3/83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Prager Straßenbahn-Oldtimer



Mit Dampf nach Crottendorf

Mit Beginn des Sommerfahrplan-Abschnittes 1982 ist die Strecke Schlettau—Crottendorf oberer Bahnhof (Kursbuch-Nr. 453) in das Blickfeld der Eisenbahnfreunde gerückt. Diese nur 6,5 km lange Nebenbahnstrecke im Erzgebirge wird seitdem wieder planmäßig mit der Dampflok 86 1001, und inzwischen auch wieder mit der 86 1333, befahren. Eine Eigenart dieser Strecke besteht darin, daß sie zu etwa zwei Dritteln innerhalb der Ortschaften Walthersdorf und Crottendorf verläuft. Viele Bewohner müssen erst die Gleise überqueren, um von ihren Häusern aus die Straße zu erreichen. Innerhalb der Ortsbereiche bleibt die Motivwahl zumeist begrenzt. In der Regel fährt die Lok mit dem Tender voraus in Richtung Crottendorf. Dieser Nebenbahnbetrieb ist besonders für den Nachbau geeignet, da die Gleisanlagen recht einfach gestaltet sind. Der anfallende Güterverkehr ist beträchtlich, wird aber ausschließlich durch Güterzüge mit Personenbeförderung (GmP) bewältigt.

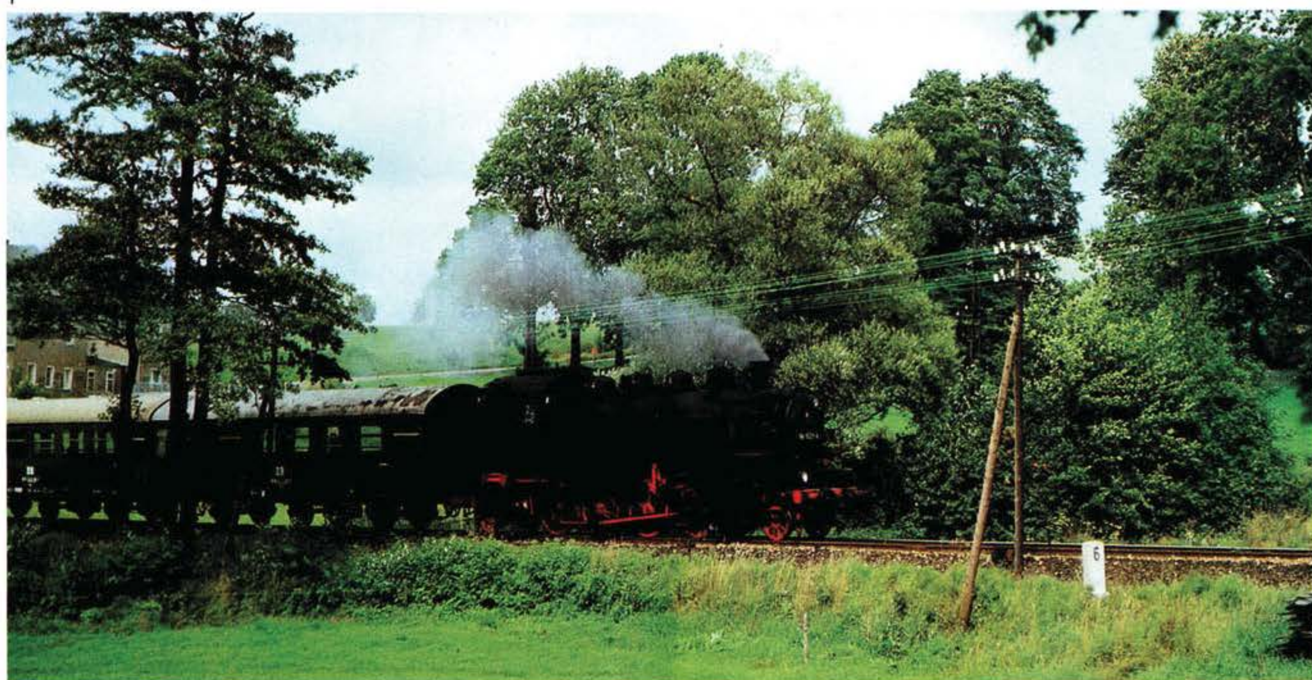
1 Der Personenzug 19643 auf der Fahrt nach Walthersdorf.

2 Ausnahmsweise mit der Rauchkammer voraus rollt am 21. August 1982 die Lok 86 1001 mit ihrem Zug in Richtung Crottendorf. Hier verläßt sie gerade den Bahnhof Schlettau der Strecke Annaberg-Buchholz unterer Bahnhof—Schwarzenberg.

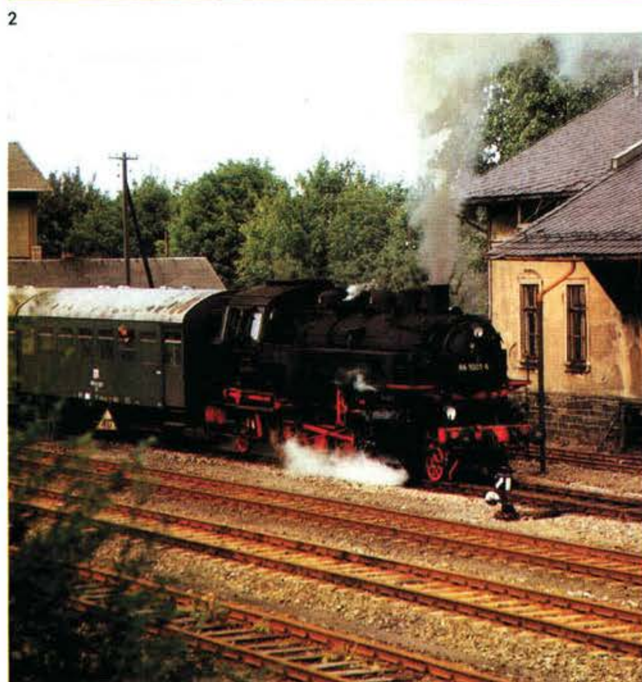
3 Mit viel Dampf zieht die Lok 86 1001 den Personenzug 19639 in den Bahnhof Walthersdorf.

Text und Fotos: D. Ender, Berlin

1



2



3



modell eisenbahner

inhalt

3/83

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

eisenbahn

nahverkehr

modellbahn

Titelbild
Auch in der kommenden Urlaubssaison wird die Lok 99 5903 (ex NWE Nr. 13) vor dem Oldtimer-Zug der Harzquerbahn zwischen Wernigerode und Benneckenstein zu sehen sein. U. B. z. diese inzwischen 85 Jahre alte Mallet-Lok vor dem Lokschuppen in Wernigerode am 16. Oktober 1982.
Foto: R. Kahmann, Elsterwerda

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner"
DDR - 1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite
„DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR - 1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.
Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR - 7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 11. 2. 1983
Geplante Auslieferung: 16. 3. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR - 7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Leser meinen ...

Ich bin stolz darauf

Mit großem Interesse lese und informiere ich mich über die Elektrifizierungsvorhaben der Deutschen Reichsbahn. Daher zunächst meinen Dank für den Artikel im Januarheft. Interessant ist es schon mit zu verfolgen, wie Abschnitt um Abschnitt unter Draht kommt und wie von allen Beteiligten Anstrengungen unternommen werden, den Plan zu halten. Ich selbst bin Fahrdienstleiter einer Abzweigstelle bei Potsdam Hbf, der am 15. Dezember 1982 an das elektrische Netz angeschlossen wurde. Und ich kann wirklich sagen, daß es uns manchmal nicht leicht war, von den Mastgründungen im Februar 1982 bis zum 14. Dezember 1982, dem letzten Tag der Nacharbeiten, zu fahren und zu bauen. Doch wir haben es geschafft, und ich bin stolz darauf, am 15. Dezember 1982 um 0.32 Uhr die erste Fahrt freigegeben zu haben. Es war die 250 151 des Bw Jüterbog. Nun hat das Bauen ein Ende gefunden und die Bauzüge, Montagewagen rollen weiter nach Norden. Oft denke ich an die Kollegen zurück, an ihre Leistungen und ihren Eifer.

Ekkehard Freymann, Potsdam-Babelsberg

Leser schreiben ...

In Esperanto über Schmalspurbahnen

Eisenbahner-Esperantisten aus der ČSSR, der Ungarischen Volksrepublik und aus der DDR trafen sich vom 21. bis 23. Januar 1983 in Prag. Es wurden Vorträge über die Waldeisenbahnen in der Slowakei, Kleinbahnen in Ungarn, die Erzgebirgsstrecken Wilkau — Haßlau — Carlsfeld und Wolkenstein — Jöhstadt sowie die bulgarische Gebirgsbahn Septemvri/Pazardjik — Dobrinischte gehalten und Tendenzen der Erhaltung von Schmalspurbahnen dargelegt. Die 30 Teilnehmer (davon 7 aus der DDR) wurden so mittels Esperanto und Lichtbildern über einige z. T. nur noch touristisch erwähnte oder schon stillgelegte Schmalspurbahnen in vier Ländern informiert. Die rege Diskussion bewies, wieviel Herz doch solchen Bahnen entgegengebracht wird.

Horst Theurich, Berlin

Wandern auf den Spuren der Mülsengrundbahn

Am 7. Mai 1983 ist es wieder so weit. Heimat-, Wander- und Eisenbahnfreunde treffen sich zu ihrer dritten Exkursion, um bei aktiver Erholung ein Stück Heimat- und Verkehrsgeschichte näher kennenzulernen. Es geht die Trasse der ehemaligen Schmalspurbahn im Mülsengrund, Landkreis Zwickau, entlang. Die Wanderung führt über rund 15 km von Ortmannsdorf nach Mosel. Den Auftakt bildet eine Besichtigung des ehemaligen Bahnhofs und des Lokschuppens in Ortmannsdorf. Im Programm sind weiterhin vorgesehen ein Mittagstisch im „Bahnhofshotel zur Linde" in Mülsen St. Jacob, ein Schwarzweiß-Dia-Vortrag aus der Betriebszeit der Bahn und Besichtigen noch vorhandener Wartehallen. Unterwegs ist ein Imbiß geplant. Interessenten können sich bei der Arbeitsgruppe Mülsengrundbahn, Stefan Rasch, 9516 Mülsen St. Jacob, Dresdner Str. 25, melden.
Bisher nahmen 78 Freunde an den vorangegangenen Exkursionen teil.

Stefan Rasch, Mülsen St. Jacob

Leser antworten ...

Die TGV der SNCF

Von Lesern wurden wir darauf aufmerksam gemacht, daß im Heft 11/1982 die in der Bildunterschrift zu Bild 2 auf der zweiten Umschlagseite angegebene Geschwindigkeit von 331 km/h nicht den bisherigen Weltrekord darstellt. Diesen Rekord erbrachte am 28. März 1955 die SNCF mit der Ellok 7107 (die Ellok CCBB 9004 erreichte am nächsten Tag dieselbe Geschwindigkeit). Dagegen erzielte der TGV, wie im Text auf Seite 7 dieses Heftes beschrieben, am 26. Februar 1981 eine Geschwindigkeit von 379,9 km/h — und das ist der jüngste Weltrekord auf Schienen.

Außerdem wurden wir gefragt, was die Bezeichnung TGV-PSE bedeutet. PSE ist die Abkürzung für Paris-Sud-Est (Paris — Südost), d. h., die Triebzüge sind für die Neubaustrecke Paris—Lyon mit den Anschlußstrecken in den Südosten Frankreichs vorgesehen. Diese Bezeichnung wurde von der SNCF gewählt, da später noch an die Schnellverbindungen TGV-Atlantik (Paris—Le Mans) und TGV-Nord (Paris—London) gedacht wird.

me

Leser fragen ...

Industriebauten gewünscht

Wäre es möglich, über Industriebauten, Hydrierwerke, Tanklager, Kühlhäuser und Feuerwachen Hinweise zu geben? Es ist sehr schade, daß sich die Produktion bisher — mit Ausnahme des Gaswerkes von Mamos — keinen weiteren Industriegebäuden zugewendet hat. Ich würde mich über Tips und Zeichnungen freuen.

Joachim Boehnke, Halle (Saale)



Auch eine Datsche ...

... ist der ehemalige DR-Personenwagen 970-365 aus dem Jahre 1913. Zuletzt auf der Strecke Wolkenstein—Jöhstadt eingesetzt, kaufte dieses Fahrzeug am 8. April 1981 Modellbahnfreund Hans-Werner Schellenberg aus Waldkirchen. Die Inneneinrichtung soll erhalten bleiben und entspricht mit den Holzbänken noch weitgehend dem Originalzustand.

Text und Foto: B. Kroll, Karl-Marx-Stadt

Rollwagen

Ich begrüße sehr, daß in der Zeitschrift Bauanleitungen veröffentlicht werden. Seit einiger Zeit suche ich nach Maßskizzen von derzeitig im Einsatz befindlichen Rollwagen bei sächsischen 750 mm Schmalspurbahnen. Leider habe ich bisher vergeblich gesucht. Ich möchte mir Modelle in der Nenngröße $H0_e$ bauen. Wer kann helfen?

Bernd Oehme, Dresden

Aufschlußreiche Haftpflicht

Wir weisen unsere Fahrgäste darauf hin, daß wir **keine** Haftung bei Beschädigungen an Strümpfen übernehmen, wenn der Schaden nicht durch eine offensichtliche Beschädigung an unserem Fahrzeug entstanden ist. - Unebenheiten an Sitzen, an der Polsterung sowie an der Lackierung usw., die durch unseren Betrieb nicht verschuldet sind, gelten nicht als offensichtliche Mängel.

VEB (K) Städtischer Verkehr
Straßenbahn
der Wartburgstadt Eisenach

Eingesandt von Kurt Schuhmann, Eisenach

Gottfried Köhler, Berlin

Fertigbeton aus dem Mischzug

Zur Betonherstellung für die Gründung von Mastfundamenten sind bei der Deutschen Reichsbahn seit 1981 neue Betonmischzüge (BMZ), zugeordnet der Baumaschinen-Nummernr. 700, im Einsatz. Es handelt sich um gleisgebundene Baustofftransport- und Verarbeitungsanlagen, also um wichtige Rationalisierungsmittel, mit denen das Bautempo bei der Elektrifizierung des Streckennetzes wesentlich beschleunigt worden ist.
Einige dieser Züge entstanden direkt im Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb der DR (Elbb) in Berlin-Johannisthal. Verwendet wurden überwiegend Bauteile der Waggonbau- und der Bauindustrie. Mit diesen sechsteiligen Zügen, Typbezeichnung BMZ 50, können stündlich etwa 15 m³ Fertigbeton hergestellt werden. Ohne zwischenzeitliche Bunkerung ist die Herstellung von 50 m³ Fertigbeton möglich. Betonmischzüge hat aber auch das Forschungs- und Entwicklungswerk (FEW) der Deutschen Reichsbahn in Blankenburg (Harz) ausgeliefert. Diese BMZ 20 sind wesentlich leistungsfähiger. Sie können durch eine größere Ladekapazität zwischen dem erneuten Beladen bzw. Betanken länger eingesetzt werden. Der Materialvorrat in den Behältern sichert 120 m³ Frischbeton; die stündliche Leistung ist mit 20 m³ angegeben.
Nachfolgend werden die Wagen der Zuggarnitur vom BMZ 20/1, Baumaschinen-Nummer 708, in Kurzform beschrieben:

Sechsachsige Zuschlagstoff-Behälterwagen (LüP 15 840 mm)
Auf jedem Wagen stehen fünf Großbehälter (Volumen je 9 m³), die von oben beladen werden und deren Trichter auf Förderbänder gerichtet sind. Die Auslaßöffnungen werden pneumatisch betätigt und auch abgesperrt, die Steuerung erfolgt von der Zentrale aus. Der neben dem Mischerwagen eingesetzte Behälterwagen hat zwei parallel in Längsrichtung verlaufende Bandstraßen, bestehend aus drei Gurtbandförderern. Auf dem einen werden die Zuschlagstoffe aus den eigenen Behältern, auf dem anderen die des Nachbarwagens zum Mischerwagen transportiert.

Ausgewählte technische Daten des siebenteiligen BMZ 20/1

Gesamtlänge (ohne Arbeitszuglok)	103 290	mm
Gesamtmasse		
beladen	480,2	t
leer	222,5	t
Leistung (max)	20	m³/h
Mischzyklus	0,4 m³/66 s	
Materialvorrat	120	m³
Einsatztemperatur (min)	−5	°C
Bedienung	3	Personen
Zugfahrt (max)	65	km/h
Rangierfahrt (max)	20	km/h



Betonmischzug 20/1 mit Aggregate-, Wasser-, Zementbehälter-, Mischer- und zwei Zuschlagstoff-Behälterwagen. Foto: Verfasser

Vierachsiger Mischerwagen (LüP 19 840 mm)
In Zugmitte angeordnet, strömen hier sämtliche Baustoffe für die Betonmischung von allen Wagen aus zu und werden dann verarbeitet. Kernstück ist der Rotormischer mit einer Aufzuganlage für die Zuschlagstoffe. Zum richtigen Dosieren der Bindemittel ist eine spezielle Waage vorhanden; der Zement wird aus einem Zwischenbehälter (Inhalt 5 m³) über einen Schneckenförderer zugeführt. Entleert wird der Mischer dann auf seitlich, unterhalb des Wagenbodens, angeordnete Förderbänder. Letztere können hydraulisch ausgefahren werden, und sie ermöglichen das Austragen des Frischbetons von Gleismitte aus gerechnet bis 7380 mm.
Auf diesem Wagen ist auch ein Hebezeug untergebracht, vorrangig gedacht zum Ziehen von Fundamentschalungen. Zu einer mit Anzeigeeinrichtungen und mit Funktionstastern und -schaltern ausgerüsteten Bedienerkabine ist das Dosieren und Steuern des Mischvorgangs möglich.

Zweiachsiger Zementbehälterwagen (LüP 9190 mm)
Dieses Standardfahrzeug mit seinen zwei stehenden Behältern wird pneumatisch entleert. Das Beladen erfolgt über obere Einfüllöffnungen. Jeder Behälter hat ein Fassungsvermögen von 12,5 m³.

Zweiachsiger Kesselwagen (LüP 9500 mm)
Mit einem Volumen von etwa 31 500 l wird dieses Fahrzeug als Wasserwagen mitgeführt. Die angebaute Kreiselpumpe hat eine Förderleistung von 14 m³/h.

Vierachsiger Aggregatewagen (LüP 17 240 mm)
Wie aus der Bezeichnung erkennbar, befindet sich in dem Fahrzeug die Energiequelle, und zwar das Dieselgenerator-Aggregat mit einer Nennleistung von 105 kVA und eine Luftverdichteranlage, mit der eine Förderleistung von 160 m³/h erzeugt werden kann.
Für das Bedienungspersonal wurde in diesem Wagen ein Aufenthaltsraum eingerichtet, dazu ein Werkstattraum für kleine Reparaturen.

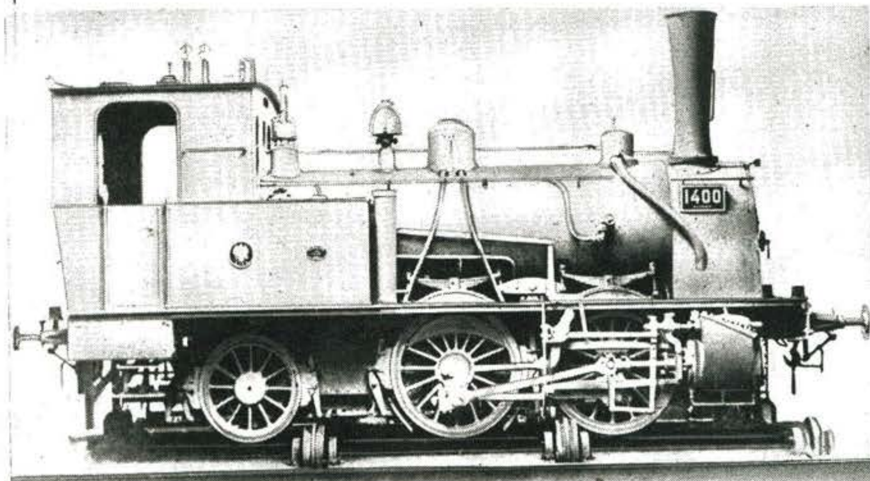
Ing. Günther Fiebig (DMV), Dessau

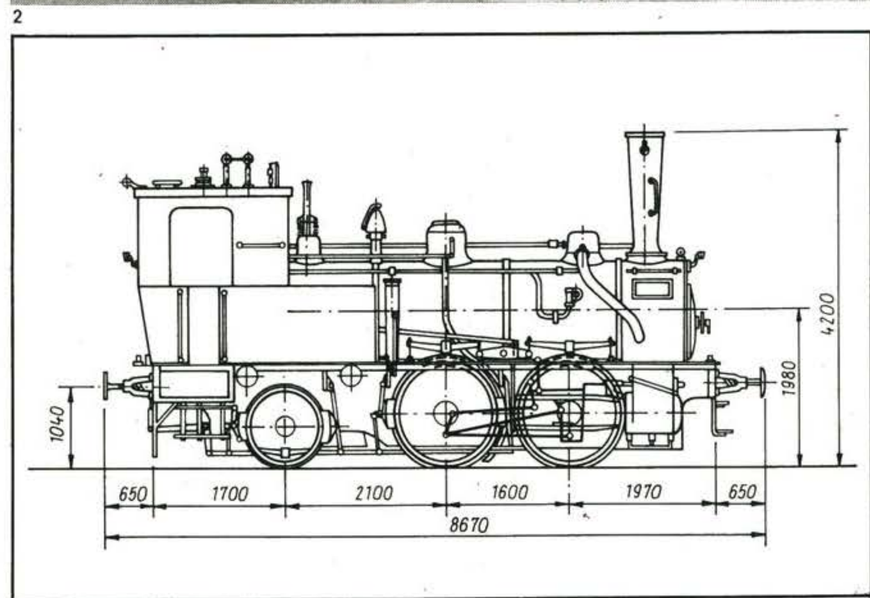
Zwei Kleinbahnlokomotiven mit preußischen Normalien

Kleinbahnlokomotiven mit preußischen Normalien waren vor allem die Bn2-Lokomotiven der Gattung T 2 und die Cn2-Lokomotiven der Gattung T 3. Auf zwei andere Maschinen, die allerdings teilweise anderen Gattungen zugeordnet wurden, soll hier eingegangen werden.
Ende der 20er Jahre kämpften zahlreiche Kleinbahnen um ihr weiteres Bestehen. Sehr groß war die wirtschaftliche Not. Den Verkehr übernahmen zunehmend Omnibusse und Lastkraftwagen. Aufgrund dieser ökonomischen Situation waren die Kleinbahnen bemüht, u. a. die Lokeinsätze zu rationalisieren. So stellte auch die Betriebsleitung der Kleinbahn Gardelegen—Neuhaldensleben—Weferlingen (GNW) im September 1928 den Antrag an die Kleinbahnaufsicht bei der damaligen RBD Magdeburg, eine kleinere B1n2-Tenderlokomotive, die dem preußischen Musterblatt III4g entsprach, in Dienst stellen zu dürfen. Dafür wollte dann diese Gesellschaft eine größere Lokomotive abstellen. Die Indienststellung der kleineren Lokomotive wurde schließlich am 12. November 1928 genehmigt.

Ein Loktyp und vier verschiedene Bezeichnungen
Von den Lokomotiven nach Musterblatt III4g wurden insgesamt nur drei Maschinen von der Königlich Preußischen Staatseisenbahn Verwaltung (KPEV) bestellt. 1895 lieferte sie Henschel mit den Fabriknummern 4137 bis 4139 aus. Die Maschinen entstanden auf der Grundlage der preußischen T 3 und T 4^2 und sollten die Nachteile beider Konstruktionen ausschalten. Dabei handelte es sich um die nicht ausreichende Höchstgeschwindigkeit der T 3 und die zu geringe Leistung der T 4^2. Neben der veränderten Achsfolge wiesen die neuen B1n2-Lokomotiven, im Gegensatz zu der T 3, auch einen größeren Raddurchmesser, eine größere Heizfläche und Heusinger Steuerung auf.
Wahrscheinlich wußte man bei der KPEV, wo diese Lokomotiven am zweckmäßigsten eingesetzt werden sollten. Die Tabelle gibt darüber Aufschluß.
Die angeblich sonst so ausgeprägte preußische Genauigkeit war offensichtlich hierbei nicht am Platze, denn das Durcheinander mit den Gattungsbezeichnungen beweist das Merkbuch der KPEV, Ausgabe 1915. Hier sind die Lokomotiven nach Musterblatt III4g unter der Gattung T 1 aufgeführt.
Während die Lokomotiven Hannover 6083 und Münster 6451 sang- und klanglos ausgemustert wurden, wechselte die Posen 6101 noch mehrmals den Besitzer. 1918 erwarb sie die Kleinbahn Marienborn-Beendorf. 1924 übernahm diese Maschine die Kleinbahn Nauendorf-Gerlebogk, die sie um 1928 an die GNW verkaufte. Dort muß die Lokomotive als Nr. 8 bis nach 1938 im Dienst gewesen sein. Ein Ausmusterungsvermerk war bisher leider nicht zu finden.

Die wechselvolle Geschichte einer T 13
Bei der zweiten Lokomotive handelte es sich um eine Maschine nach preußischem Musterblatt III4q, bekannter als preußische T 13, spätere Baureihe 92^{5-10}. Die T 13 sollte auf größeren Rangierbahnöfen die leistungsschwächeren T 3 und T 7 ersetzen. Die Königliche Eisenbahndirektion (KED) Berlin wollte sie u. a. im Nahgüterzugdienst auf der Ringbahn nutzen, wobei der Einsatz auch auf den Stadt- und Vorortbahnen vorgesehen war. Für den letzteren Dienst eignete sich die T 13 nicht, und so gab die ED Berlin den größten Teil dieser Maschinen an andere Direktionen ab.
Die T 13 erhielt den Kessel der T 11. Die Kessellänge bedingte jedoch einen relativ großen Achsstand der vier Kuppelachsen – er betrug 5275 mm. Zwar wurden die Spurkränze der Treibachse um 10 mm schwächer gehalten und die vierte Kuppelachse mit 21 mm Seitenspiel versehen. Doch auch diese Veränderungen verbesserten den Kurvenlauf nicht. Durch die sehr kurze Treibstange, die auf die zweite Kuppelachse wirkte und den dadurch verursachten großen Kreuzkopfdruck gegen die Gleitbahn, vergrößerten sich die störenden Bewegungen. Als die letzten Maschinen dieser Gattung von den Staatsbahngleisen verschwanden,

1


2


konnten nur wenige Exemplare an Werk- und Anschlußbahnen verkauft werden. Die verbliebenen Lokomotiven haben dann auf kleineren und mittleren Bahnhöfen still und unbemerkt noch viele Jahre Rangieraufgaben bewältigt. Der Einsatz im Streckendienst blieb stets eine Ausnahme, z. B. bei der DB noch bis etwa 1954 auf der Nebenbahn Malente—Lütjeburg und bei der DR bis in die 60er Jahre auf der Nebenbahn Dessau—Wörlitz.

1949 von der DR übernommen

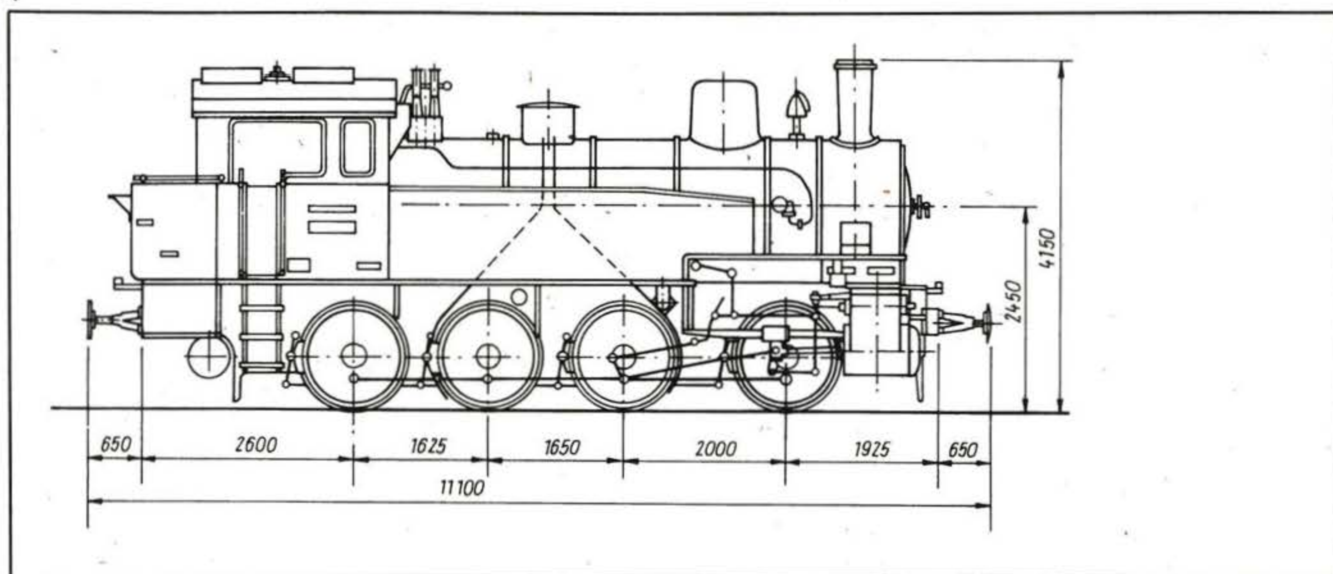
Eine dieser Lokomotiven befand sich bei Übernahme der Klein- und Privatbahnen durch die DR am 1. April 1949 im Bestand der GNW. Sie trug die Betriebsnummer 581. Die Herkunft dieser Lokomotive war bisher ungeklärt. Jedoch blieben die Betriebsbücher dieser Lokomotiven erhalten, sowohl das von etwa 1925 bis 1949 geführte, als auch das 1950 neu angelegte. Es sei vorweggenommen: Die Herstellerangaben im offiziellen Umzeichnungsplan vom 1. Januar 1950 sind falsch. Hier wurden die Angaben über den inzwischen eingebauten Tauschkessel übernommen. Die Lokomotive wurde am 25. Mai 1912 von Hohenzollern mit Fabriknummer 2928 an die KED Elberfeld mit Betriebsnummer 7905 geliefert. 1925 ordnete sie die DRG als 92 646 in ihren Bestand ein. Anläßlich einer Hauptuntersuchung erhielt die Lok am 5. April 1937 den Tauschkessel Union 1910, Fabriknummer 1837. Zu dieser Zeit war die Lokomotive noch bei der DRG. Kurz danach muß sie von der Kleinbahn-AG Genthin übernommen worden sein. Diese Kleinbahn benötigte in jenen Jahren eine leistungsfähigere Lok, da durch den Autobahnbau Berlin—Magdeburg und das Entstehen mehrerer Rüstungsfabriken in ihrem Einzugsgebiet das Verkehrsaufkommen stark stieg. Die dort als Nr. 6 bezeichnete Maschine erhielt bei Umzeichnung aller Lokomotiven der Kleinbahnen des Provinzial-Verbandes Sachsen 1940/41 die neue Betriebsnummer 581, mit der sie auch im erwähnten Umzeichnungsplan von 1950 aufgeführt ist. Am 16. Januar 1945 mußte die Lok 581 wegen größerer Schäden abgestellt werden. 1947 erfolgte die Zuführung in die Werkstatt nach Haldensleben. Nach einer am 25. Februar 1948 beendeten Hauptuntersuchung übernahm die Maschine Leistungen auf der GNW. Ab 1950 erhielt sie die Nummer 92 6401. Beheimatet war die Lok anschließend in den Bw Haldensleben, Stendal, Oschersleben und Halberstadt. Nach einem Unfall am 17. Juli 1963 wurde das Fahrzeug abgestellt und schließlich am 10. März 1964 ausgemustert. Bis dahin hatte die Lok allein ab 1949 noch vier andere Tauschkessel erhalten.

3



Gattung	T3	T2	T4
Fabrik-Nr.	4137	4138	4139
erste KED-Bez.	Berlin 2010	Magdeburg 1400	Cöln rrh. 1429
zweite KED-Bez.	Posen 2010	Hannover 1650	Münster 1616
dritte KED-Bez.	Posen 1577	Hannover 6083	Münster 6451
vierte KED-Bez.	Posen 6101	–	–

4



1 Ansicht der Lokomotive nach Musterblatt III4g: Magdeburg 1400.

2 Maßskizze der Lokomotive nach Musterblatt III4g.

3 Lokomotive 92 6401 in Halberstadt, 1960, deren Herkunft im Beitrag geschildert wurde.

4 Maßskizze der Lokomotiven nach Musterblatt III4q, der preußischn T 13.

Fotos: Sammlung Verfasser

Zeichnungen: G. Makowsky, Dessau (Maßstab 1:87)

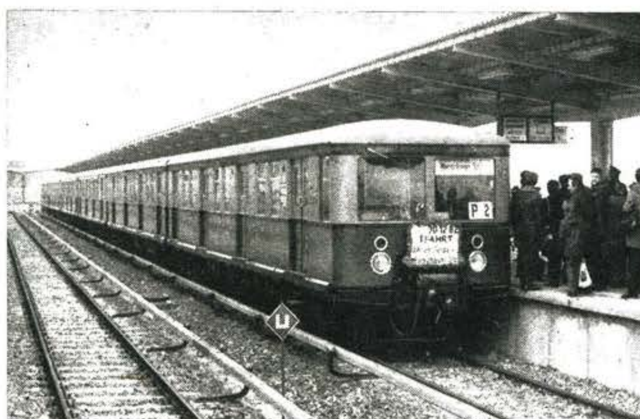
Lok-einsätze

Neues aus Braunsbedra
Auf dem Bahnhof Braunsbedra ist seit einiger Zeit die Lok 244 048 für Rangierzwecke in Betrieb. Sie löste die bis dahin eingesetzte 106 047 ab. Die 244 048 wurde Mitte August vergangenen Jahres vom Bw Leipzig-Engelsdorf zum Bw Halle P umbeheimatet und hier auf ihren neuen Einsatz vorbereitet. So wurde u. a. eine Rangierfunkanlage eingebaut. Die Maschine wird außerdem für Übergabefahrten und die Anschlußbedienung nach und in Mücheln genutzt. Monatlich werden im Stamm-Bw die Bremssohlen gewechselt. Während dieser Zeit wird der Rangierdienst von Loks der BR 106 bewältigt.
Ja.

44 2851 jetzt Werklok 5
Die vom Braunkohlenkombinat Braunsbedra übernommene 44 2851 wird jetzt dort als Werklok 5 eingesetzt. Aufgrund der schweren Züge, die von dieser Lok gezogen werden, sind stets zwei Heizer erforderlich. Die Dampflok ist ferner mit einer Sprechfunkanlage ausgerüstet. Es ist vorgesehen, daß dieser Betrieb weitere Dampflokomotiven von der DR für den Werkbahnverkehr erhält.
me

Bw Halle P
Dieses Bw beheimatet außer der 244 048 noch folgende Altbau-Elloks: 218 019 (abgestellt), 218 031 (gelegentlich für Versuchsfahrten in Betrieb), 244 045 (Trafolok, Weichenheizungen Hbf Halle) und E 95 02 (Verkehrsmuseum Dresden).
Ja.

Nach Ahrensfelde elektrisch
Mit der feierlichen Inbetriebnahme des letzten Streckenabschnittes verkehren Berliner S-Bahn-Züge seit 30. Dezember 1982 von und nach Ahrensfelde. An diesem Tag gab der Minister für Verkehrswesen, Otto Arndt, auf dem Bahnhof Ahrensfelde dem ersten Zug nach Warschauer Straße mit dem Durchschneiden des weißen Bandes die Strecke frei. Der festlich geschmückte Zug war Ehrengästen und den am Bau der Eisenbahnanlagen beteiligten Werktätigen vorbehalten.
In den vergangenen Jahren wurde die hinter dem Bahnhof Friedrichsfelde Ost abzweigende Neubaustrecke in mehreren Etappen in Betrieb genommen. Dabei wurde der jeweils zeitweilige Endpunkt so rechtzeitig fertig, daß die Bewohner des derzeit größten und ständig wachsenden Wohnungsneubaugebietes der DDR bequem das beliebte Nahverkehrsmittel erreichen können.
In Ahrensfelde wurden völlig neue Bahnhofsanlagen geschaffen (siehe Bild), die zugleich den Umsteigeverkehr auf die Vorortzüge in Richtung Werneuchen berücksichtigen.
Text und Foto: H.-J. Hütter, Berlin



Lok 204 023
Nachdem diese Maschine vor der Heizperiode noch einmal überholt worden ist, steht sie wieder auf dem Bahnhof Leipzig-Leutzsch und wird für die elektrische Beheizung der dortigen Weichen genutzt.
Ja.

Bw Saalfeld, Einsatzstelle Göschwitz
Die Lok 41 1182 wurde im Dezember 1982 dem Bw Saalfeld zugewiesen. Die Maschine gehörte vor ihrer Abstellung zum Bw Neubrandenburg.
Dre.

01 0526 verschrottet
Im Januar dieses Jahres wurde die Lok 01 0526 im Raw Cottbus verschrottet. Zuletzt im Bw Pasewalk beheimatet, wurde sie am 18. Januar 1979 abgestellt. Seit der letzten Hauptuntersuchung fuhr sie noch 636 471 km. Der Loktender soll in das Raw Meiningen überführt werden.
Jo.

Dampfspender in Saßnitz
Seit dem 1. November 1982 sind im Saßnitzer Fischwerk folgende Lokomotiven als Dampfspender im Einsatz: 50 0009, 50 0011 und 50 0026. Die Dampfloks waren zuvor mit weiteren in Borckenfriede (Strecke Pasewalk—Anklam) abgestellt. Die Maschinen wurden in Saßnitz auf Rostfeuerung umgebaut.
Die vom Raw Meiningen überführte ehemalige Lok 44 0689, jetzt „Provisorische mobile Heizanlage" (PmH) Nr. 7, ist dem Fährschiffamt Saßnitz zugewiesen worden.
Kr.



Mit Interesse verfolgten die Saßnitzer und viele Gäste am 21. Oktober 1982 diesen Loktransport durch ihre Stadt. Die ehemalige Lok 44 0689 wurde zum Fährschiffamt Saßnitz überführt. Wir berichteten in den Heften 12/82 und 1/83 über einen Teil der für diese Zwecke umgebauten 44er. Da einige Loks inzwischen umgesetzt worden sind, werden wir nach Abschluß der Umbauarbeiten an den Loks der BR 44 im Raw Meiningen nochmals eine Übersicht über alle diese Maschinen und ihren Verbleib veröffentlichen.
Foto: W. Krentzien, Saßnitz

Norbert Kuschinski, Dresden

Museumsstraßenbahnen in Prag

Im Straßenbahnbetriebshof Vokovice, eine Haltestelle vor dem Endpunkt Divoka Šarka, ist eine umfangreiche Sammlung historischer Fahrzeuge untergebracht. Da Vokovice in erster Linie ein Betriebshof ist, kann eine Besichtigung dieser Oldtimer allerdings nur an den „Tagen der offenen Tür" erfolgen. Dann werden die Wagen aus der Halle auf den Vorplatz gefahren. Hunderte Nahverkehrsfreunde aus dem In- und Ausland haben dann die Möglichkeit, diese Fahrzeuge ausgiebig zu besichtigen. Und so war es auch am 29. und 30. Mai vergangenen Jahres.

Gleich am Eingang stand das älteste Fahrzeug, ein Pferdebahn-Sommerwagen. Er gehörte zu den 27 von 1885 bis 1889 gebauten Wagen, die teilweise Ringhoffer in Prag (dem Vorläufer der heutigen ČKD-Tatra Werke in Smichov) lieferte bzw. aus Belgien importiert worden sind. Ab 1905 wurde dieser Wagen als Beiwagen auf den elektrisch betriebenen Straßenbahnstrecken eingesetzt und ab 1913 mit dem Triebwagen 500 für Stadtrundfahrten genutzt. Viele Jahre war dieser Sommerwagen im Technischen Nationalmuseum Prag zu sehen.

Von den privaten Trambahn-Gesellschaften, die in Prag seit 1891 den elektrischen Straßenbahnbetrieb einführten, ist leider kein Fahrzeug erhalten geblieben. Der zweitälteste noch vorhandene Wagen wurde im Jahre 1900 gebaut und von den 1897 gegründeten „Elektrischen Straßenbahnen der königlichen Hauptstadt Prag" eingesetzt. Der Wagen mit der Nr. 88 stammt aus der Fahrzeugserie 68—107. Ihn lieferte die Firma Ringhoffer unter Verwendung der elektrischen Ausrüstung von Křižik. Der Zustand des Wagenkastens entspricht, auch farblich gesehen, der Zeit von 1900 bis 1907. 1901 wurde der Wagen 109 gebaut. Hersteller und elektrische Ausrüstung entsprachen denen des Wagens 88. Der jetzige äußere Zustand entspricht jedoch der Betriebszeit von 1907 bis 1923, wofür besonders die weiß-rote Lackierung kennzeichnend ist. Bevor 1966 die Rekonstruktion zum Museumswagen begann, war das Fahrzeug als Arbeitswagen in Betrieb.

Aus dem Jahre 1900 stammt der elektrische Salon-Triebwagen 200, der als Sonderanfertigung bei den Firmen Křižik und Ringhoffer entstand und auf der Pariser Weltausstellung 1900 zusammen mit dem konstruktiv ähnlichen, jedoch für den normalen Personenverkehr bestimmten Wagen Nr. 325 für die Straßenbahn Wien gezeigt wurde. Ringhoffer stellte damals mehrere Luxuswagen für Hofzüge her. In dem völlig abgeschlossenen Fahrgastraum befanden sich 8 an den Längsseiten aufgestellte Sessel und 6 „Kouseusen" für je 2 Personen. Zu diesen 20 Sitzplätzen kamen noch 6 Stehplätze auf den Plattformen hinzu. In Prag wurde der Wagen ab 1901 für Sonderfahrten des Bürgermeisters eingesetzt. Ab 1912 konnte er dann auf Stadtrundfahrten auch von breiten Bevölkerungskreisen benutzt werden. Die noch heute vorhandene elektrische Einrichtung stammt aus dem Jahre 1922. 1951 wurde die Inneneinrichtung so umgebaut, daß der Wagen als Sonderfahrzeug zur Kinderbeförderung eingesetzt werden konnte. Auf dem erhöhten Boden erfolgte der Einbau von Längsbänken. 1972 erhielt der Wagen noch Schienenbremsen und einen Pantographen. Die Rekonstruktion in den Zustand der Zeit von 1922 bis 1951 begann 1979 und ist inzwischen nahezu abgeschlossen.

Ebenfalls ein Einzelgänger war und ist der 1913 gebaute offene Aussichts-Triebwagen für Standrund- und andere Sonderfahrten. Das Wagenunterteil entspricht allerdings baulich den 1905 bis 1910 gelieferten Wagen. 1972 erhielt das Fahrzeug Schienenbremsen und einen Pantograph, weshalb das Dach um 15 cm abgesenkt werden mußte. Es ist vorgesehen, den jetzigen Stromabnehmer durch ein älteres Exemplar zu ersetzen.

Der Triebwagen 357 aus der Serie 348—358 entstand im Jahre 1915 in den Ringhoffer-Werken AG. Die elektrische Ausrüstung von der Elektrotechnischen AG (vormals Kolben AG) bestand aus Fahrschaltern mit 7 Fahrstufen (4 Serie, 3 parallel) und 6 Bremsstufen sowie zwei Motoren von je 40 PS (zusammen 58,84 kW). Ab 1963 diente das Fahrzeug als Arbeitswagen. 1974 wurde er vom Schneepflug 4029 wie-

Historische Fahrzeuge der Prager Straßenbahn im Betriebshof Vokovice

Nr.	Baujahr	Bemerkungen
Triebwagen		
88	1900	
109	1901	
200	1900	Salon-Triebwagen
275	1908	
357	1915	
444	1923	
500	1913	Offener Aussichts-Tw
2222	1930	
2294	1932	
2239	1930	
3062	1942	Typ „Unterseeboot" Tw gehört dem „Freundeskreis Städtischer Nahverkehr".
3063	1942	Typ „Unterseeboot"
3083	1948	
5001	1951	Typ Tatra T I
6002	1955	Prototyp Tatra T II

Nr.	Baujahr	Bemerkungen
Beiwagen		
86	1885	Pferdebahn-Sommerwagen
624	1909	
999	1926	„Plechač-Blechwagen"
1111	1928	„Plechač-Blechwagen"
1219	1931	„Plechač-Blechwagen"
608	1908	
1523	1942	„Krasin"
1580	1946	„Krasin"
1583	1964	umgebaut aus dem „Krasin"-Beiwagen Nr. 1515, Bauj. 1942
638	1909	
728	1920	
1314	1931	„Krasin"

Nr.	Baujahr	Bemerkungen
Dienst- und Spezialwagen		
4217	1915	Dienst-Triebwagen
4053	1917	Güter-Triebwagen
4525	1917	Anhängewagen für Kohle und Asche
4532	1926	Anhängewagen mit Kippeinrichtung für Steine und Schotter
5007	1909	Lore ex 4507
5001	1898	Lore ex 4501
4534	1928	Fahrbare Fahrkartenverkaufsstelle. Entstanden unter Verwendung des Untergestells von Beiwagen Nr. 551, Bauj. 1901
5101	1930	Fahrbare Transformatorenstation

der zum Personentriebwagen zurückgebaut und erhielt die ursprüngliche Nummer.

Der Beiwagen 728 gehört zu den Wagen, die gegenwärtig noch restauriert werden. Er wurde 1920 innerhalb der Serie 708–767 von den Ringhoffer-Werken AG gebaut. Die Umbauarbeiten sind noch nicht abgeschlossen worden.

Der Triebwagen 3083 entstand 1948 innerhalb der Serie 3069–3098 in den Tatra- und ČKD-Werken. Vor allem für den raschen Ersatz der Kriegsverluste bestimmt, lehnte sich ihre Konstruktion an einen bereits 1942 gebauten Typ an.

Im Jahre 1951 entstanden in den Smichover Tatra-Werken die Triebwagen 5001 und 5002 als erste Wagen des noch heute verkehrenden Typs Tatra T I. Von diesen modernen Fahrzeugen, die sich in ihrer Konstruktion an den PCC-Wagen anlehnten, wurden von 1951 bis 1965 133 Stück für Prag gebaut. Der erste Wagen des Typs T I mit der Nr. 5001 wurde 1976 in die Museumssammlung eingegliedert und 1977/78 rekonstruiert.

Vom 1955 an gebauten Nachfolgetyp Tatra T II fuhren in Prag nur zwei Wagen, die später abgegeben wurden. Der heute in der Sammlung vorhandene, noch nicht rekonstruierte Wagen Nr. 6002, kam 1976 aus Bratislava nach Prag zurück.

Der Nachfolgetyp Tatra T III ist noch nicht im Museum vertreten. Wenn der Triebwagen Nr. 6102 trotzdem mit ausgestellt wurde, dann nur deshalb, weil er zusammen mit zwei weiteren eine neue Lackierung erhalten hat, die eventuell die jetzige Farbgebung der Prager Straßenbahn ablösen wird.

Prager Straßenbahnwagen sind aber nicht nur in Prag selbst vorhanden. Einige werden künftig auch im Aufbau befindlichen Nahverkehrsmuseum Brno zu sehen sein. Hierüber zu berichten, wird einem späteren Beitrag vorbehalten sein. Außerdem ist der „Freundeskreis Städtischer Nahverkehr beim Kulturhaus der Verkehrsbetriebe Prag" im Besitz weiterer Wagen, die zum Teil zusammen mit den betriebseigenen in Vokovice ausgestellt, aber teilweise auch in der Werkstatt Hostivăr untergebracht sind.

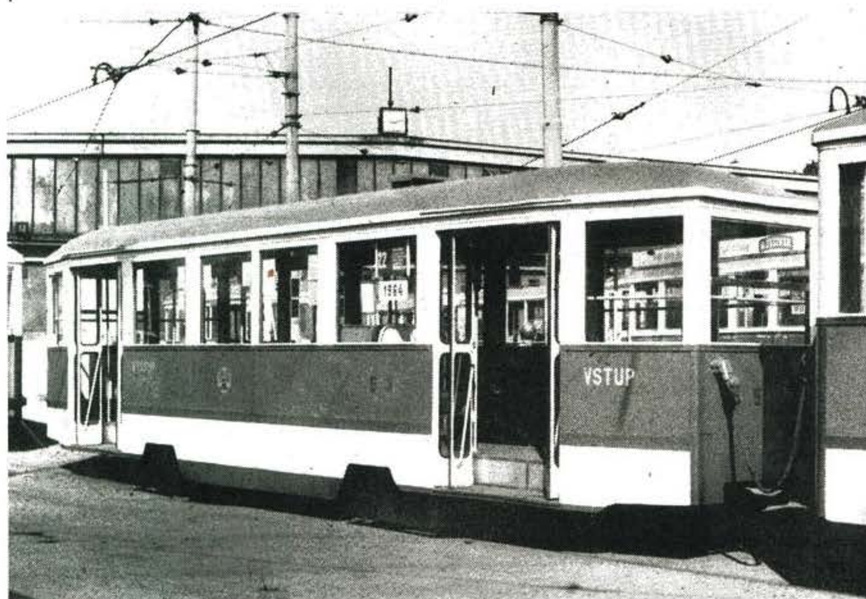
Quellenverzeichnis:

(1) Ludvik Losos und Kollektiv: „Atlas Tramvaji", Nadas Proha, Praha 1980

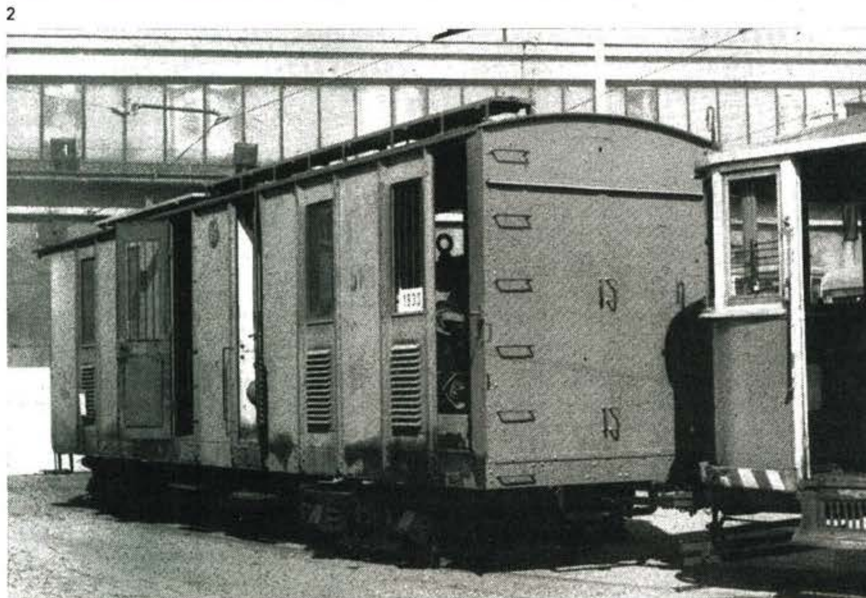
(2) Lubomir Kysela: Přehled vozů v podnikovem muzeu DP Praha, Praha 1980

(3) Rimrott: Kleinbahn- und Straßenbahnwesen auf der Pariser Weltausstellung 1900,
Mitteilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen (1900), Heft 3, S. 95–97

1



2



1 Der auf Bild 9 zu sehende Triebwagen 3083 verkehrte vielfach mit einem Beiwagen des Typs „Krasin". Der Wagen 1583 entstand durch Umbau im Jahre 1964 in den Werkstätten der Prager Verkehrsbetriebe aus einem solchen Fahrzeug, das zuvor mit der Nr. 1515 verkehrte.

2 Fahrbare Transformatorstationen waren zur Stabilisierung der Stromversorgung schon in den 20er Jahren vorhanden. Der 1930 gebaute Wagen 5101 befand sich bis zur Übernahme in den Museumsbestand im Jahre 1977 auf den Gleisen am Elektrizitätswerk Prag-Branik.

3 Der älteste erhaltene Prager Straßenbahnwagen. Dieses Fahrzeug wurde schon um 1925 wieder in den Ursprungszustand versetzt. 1929 erfolgte die Übergabe an das Technische Nationalmuseum Prag.

4 Der Wagen 88 erhielt bereits um 1900 verglaste Plattformen vom Hersteller. Die Leistung beider Elektromotoren betrug 50 PS (72 kW).

5 Der Salon-Triebwagen 200 verfügte über zwei Maximumdrehgestelle. Die Treibräder (Durchmesser 800 mm) wurden durch zwei 25 PS-Motoren angetrieben. Das Fahrzeug verfügte über eine Luftsaugbremse der Bauart Standard Air, die neben der elektrischen Betriebsbremse und der Hand-Feststellbremse vorhanden war.

6 Die elektrische Ausrüstung des Aussichtswagens baute Křižik. Sie umfaßte Fahrschalter mit sechs Fahrstufen und vier Bremsstufen. Vorhanden waren zwei 35 PS-Motoren. Später erfolgte der Einbau einer neuen Ausrüstung von ČKD.

Fotos: Verfasser

3


Maggi-ho
Polévkové
výrobky
1885
Velímská
86
káva.

4


88

5


Okružní jízdy
Prahou

6


Okružní jízdy
Prahou
Král. Obora

7



8



7 Mehrfach mußte der Triebwagen 357 umgebaut werden. Konstruktive Neuerungen wie günstigere Fenster- und Türlagen hatten sich zwar bewährt, wurden aber dann aufgrund von weiteren Erfahrungen vervollkommnet. Eine an diesem Fahrzeug vorhandene Schienenbremse wurde Anfang der 20er Jahre entfernt. 1954 erhielt der Wagen wieder eine modernere Schienenbremse.

8 Aufmerksamen Nahverkehrsfreunden gelang es, diesen historisch interessanten Beiwagen zu retten. Nachdem 1964 der Wagenkasten an eine Fischerei bei Tabor verkauft wurde, konnte er 1977 wieder erworben und dem Museumsbestand zugeordnet werden. Der Wagen ist insofern interessant, weil er im Zeitraum von 1926 bis 1931 so umgebaut wurde, daß Türen an beiden Wagenenden eingerichtet worden sind. Einstiegsmöglichkeiten bestanden bis dahin nur an einem Ende des Fahrzeuges.

9 Der Triebwagen 3083 gehörte zu der letzten Serie von zweiachsigen Straßenbahnfahrzeugen für die Prager Verkehrsbetriebe. Im Unterschied zu den älteren Wagen dieses Bauloses erhielten die letzten Fahrzeuge dieses Types drei Türen.

10 Triebwagen 5001 bleibt als Vertreter der großen Prager Tatra-Generation erhalten. Die Fahrzeuge dieses Types fuhren noch bis 1965 mit Stangenstromabnehmern durch die Straßen der Moldaumetropole. 1971 wurden die letzten Prager Straßenbahnen mit Scherenstromabnehmern ausgerüstet. Das Fahrzeug 5001 erhielt 1978 wieder einen Stangenstromabnehmer.

11 Triebwagen 6102. Fahrzeuge dieses Nachfolgetyps Tatra T III werden noch heute im Linienverkehr bei der Prager Straßenbahn eingesetzt.

Fotos: Verfasser

9



10



11



Detlef Winkler, Altenburg

Lützen und die Eisenbahn

Geschichte der Strecke Leipzig-Plagwitz—Pörsten

Mit der fortschreitenden Industrialisierung in Deutschland Ende des vorigen Jahrhunderts entstanden zu den schon bestehenden Hauptstrecken überall Verbindungs- und Stichbahnen als Ergänzungsstrecken, teils als Privat-, teils als Staatsbahnen. Nicht wenige Orte kamen damit nun endlich zum lang ersehnten und teilweise hart erkämpften Anschluß an die „große Welt".
So jubelten auch die Bürger von Lützen, als am 1. September 1897 der erste planmäßige Personenzug von Leipzig Lützen erreichte. Der restliche Streckenabschnitt nach Pörsten, der den Anschluß an die zur gleichen Zeit erbauten Strecke Großkorbetha—Zeitz herstellte, wurde 1898 eröffnet.
Doch ehe es soweit war, bedurfte es umfangreicher Bemühungen der Stadt Lützen, wobei hier der Abtransport von Fertigprodukten zunächst im Vordergrund stand. So bewarb sich die Stadt schon 1847 um einen Bahnanschluß. Man dachte dabei an einen Anschluß an die Thüringische Eisenbahn-Gesellschaft in der Gegend von Weißenfels/Corbetha (heute Großkorbetha).
Nachdem ein weiteres Projekt, Lützen an das bestehende Eisenbahnnetz anzuschließen, scheiterte, wurde am 8. August 1854 beschlossen, die nach Lützen geplante Strecke über Dürrenberg zu bauen. Am 22. März 1856 wurde die Strecke Corbetha—Leipzig eröffnet.
1892 entstand das Projekt einer nebenbahnähnlichen Kleinbahn von Lützen nach Markranstädt.
Auch dieser Plan kam nie zur Ausführung. 1896 wurde die Strecke Weißenfels—Hohenmölsen—Köttichau—Reuden (an der Strecke Leipzig—Zeitz) mit der Anschlußstrecke Köttichau—Kreischau—Lützen—Dürrenberg—Wölkau—Merseburg und der Verbindung Taucha (an der geplanten Hauptlinie Weißenfels—Reuden)—Kreischau als preußische Kleinbahn geplant. Abermals stieß diese Streckenführung auf Ablehnung, da die Staatsbahn eine Verbindung Kötzschau—Lützen plante. Mittlerweile war aber auch der Bahnbau des preußischen Staates vorangetrieben worden. Aufgrund des Braunkohleabbaus im Deuben-Hohenmölsener Revier wurde von der damaligen KED Erfurt ein Gutachten über zu bauende Eisenbahnstrekken angefertigt. Danach kam u. a. das Streckenprojekt Deuben—Rippach—Poserna (heute Pörsten)—Plagwitz-Lindenau (heute Leipzig-Plagwitz)—Lausen—Lützen—Rippach—Poserna zustande, das schließlich dann verwirklicht wurde.

1



1 Lok 83 1002 des damaligen Bw Leipzig-Plagwitz vor dem Personenzug 2828 auf dem Pörstener Viadukt im April 1964.

Streckenführung

Auf der neueröffneten Strecke Plagwitz-Lindenau—Rippach—Poserna gab es damals einschließlich der Endbahnhöfe 9 Betriebsstellen. Im Bahnhof Plagwitz-Lindenau, der etwa um 1920 seinen heutigen Namen erhielt, beginnt die Strecke an einem gesonderten Bahnsteig. In diesem Bahnhof befinden sich auch die Lokbehandlungsanlagen. Interessant ist zu wissen, daß es hier zur Länderbahnzeit zwei Bahnbetriebswerke gab. Das sächsische existierte auf der Westseite des Bahnhofs, dem die Lokgestellung für den Rangierdienst auf dem westlichen (dem sächsischen) Güterbahnhof für die sogenannte „Verbindungsbahn" nach Connewitz (heute abgebaut) und die Strecke nach Gaschwitz oblag. Das am südlichen Ende des Bahnhofs gelegene preußische Bahnbetriebswerk war für den Rangierdienst preußischen Teil des Bahnhofs und den Streckendienst nach Zeitz, Pörsten und teilweise nach Gaschwitz zuständig. Beide Lokschuppen gibt es noch heute, im ehemals sächsischen stehen Gleisbaumaschinen vom Oberbauwerk Leipzig, im preußischen sind noch immer Lokomotiven abgestellt. Hier befindet sich das bis 1966 selbstständig gewesene Bw Leipzig-Plagwitz (heute Einsatzstelle des Bw Leipzig-Wahren).
Unsere Strecke führt zunächst parallel zur Strecke Leipzig—Zeitz, um dann am südlichen Bahnhofsende scharf nach rechts abzuschwenken. Nach 3,9 km ist der zum Sommerfahrplan 1977 eröffnete Haltepunkt Leipzig-Südwest erreicht. Er dient hauptsächlich dem Verkehr zum Neubaugebiet Grünau. Im km 5,5 liegt der Haltepunkt Lausen. Früher zweigte hier eine Strecke nach Markranstädt ab, die jedoch in den 50er Jahren mit Erschließung des Tagebau Kulkwitz stillgelegt werden mußte. Heute ist nur noch eine Anschlußstelle zu einem Blechverarbeitungsbetrieb vorhanden.
Bis Göhrenz-Albersdorf wird ein Teil der 1965 eröffneten Neubaustrecke befahren. Sie entstand anstelle des wegen Rutschgefahr an der Kante vom damals stillgelegten und gefluteten Tagebau Kulkwitz abgebauten Abschnittes. Der Bahnhof Göhrenz-Albersdorf (km 7,2) war ursprünglich ebenfalls mit Einfahrsignalen ausgestattet. Als um 1962 der Tagebau Kulkwitz ausgekohlt worden war, mußte das Kraftwerk und die Brikettfabrik über die DR mit Kohle versorgt

werden. Deshalb erlangte der Bahnhof wieder Bedeutung. Gleichzeitig wurde der Bahnhof mit Ein- und Ausfahrsignalen (Lichtsignalen) und einem Gleisbildstellwerk ausgerüstet.
Seitdem die Brikettfabrik stillgelegt und damit das Kraftwerk in seiner Leistung gedrosselt worden ist, genügt täglich ein Ganzzug mit Kohle zur Versorgung. Heute schleppt eine kleine zweiachsige Dampfspeicherlok den Zug in zwei oder drei Teilen ins Werk. Der Haltepunkt Kulkwitz Süd (früher Seebenisch) ist im km 9,7 erreicht. Hier gibt es lediglich ein massives Empfangsgebäude. Es folgt Schkölen-Räpitz im km 11,4. Bis 1979 war hier noch das ab 1965 ungenutzte Ladegleis vorhanden. Auch der Haltepunkt Meuchen (km 14,5) verfügt über ein Ladegleis, das heute als Abstellgleis der Bm Leipzig-Plagwitz genutzt wird. Schließlich folgt der Bahnhof Lützen (km 17,2). Es ist der bedeutendste Zwischenbahnhof an der Strecke. Das Anschlußgleis zur Zukkerfabrik Lützen dient heute der Kohlenzufuhr. Außerdem bestehen Anschlußgleise zum Agrochemischen Zentrum. Gegenwärtig werden von den drei vorhandenen Bahnsteiggleisen zwei genutzt. Gesichert wird der Bahnhof durch Einfahrsignale.
Von nun an verläuft die Strecke parallel zur F 87, um im km 19,2 den Haltepunkt Röcken zu erreichen. Hier befand sich bis zum zweiten Weltkrieg ein Kieswerk. Die Strecke folgt weiter der F 87, bis sie mit mäßigem Gefälle einen tiefen Einschnitt passiert, um anschließend den Ort Rippach auf einem 150 m langen Stahl-Viadukt zu überqueren. Nach einer Linkskurve ist Pörsten, Endpunkt der Strecke und Zwischenbahnhof der Strecke Großkorbetha—Zeitz, erreicht. Die früher hier vorhandenen Einfahrformsignale wurden 1974 durch Lichtsignale ersetzt.

Verkehrsleistungen

Das Verkehrsaufkommen bestand im Güterverkehr früher hauptsächlich aus Kohle, Agrarprodukten und Düngemitteln. 1965 wurde der Bahnhof Lützen als Wagenladungsknoten eingerichtet. Damit konnte der Güterverkehr in Lausen, Schkölen-Räpitz, Meuchen und Pörsten entfallen.
Der Reiseverkehr beschränkt sich heute vor allem auf den Berufsverkehr nach Leipzig. Die Leistungen nach Leuna und Buna hat der Kraftverkehr übernommen, doch noch 1960 wurden täglich 700 Arbeiter mit der Bahn nach Leuna gefahren.
1923 verkehrten fünf Zugpaare, davon eins nur werktags. Hinzu kam ein Zug Lausen—Pörsten im Berufsverkehr, 1944 fuhren täglich sechs Zugpaare, davon zwei nur auf besondere Anordnung. An Werktagen waren es zwei Zugpaare, und ein Zug fuhr sonntags auf besondere Anordnung. Einige Züge liefen von Markranstädt her über Lausen bis Leipzig-Plagwitz durch.
Heute verkehren montags bis freitags je 9 Personenzugpaare, einer davon als Leerzug, sonnabends sechs und sonntags fünf Zugpaare.
Bis 1966 gab es pro Tag zwei Nahgüterzugpaare, zeitweise auch drei, wovon eins von Pörsten bis Lützen, die anderen beiden von Leipzig-Plagwitz bis Lützen liefen. Seitdem fährt nur noch ein morgendliches Nahgüterzugpaar von Leipzig-Plagwitz nach Lützen, das früher täglich und seit Sommer 1980 sonntags bis freitags verkehrt.

Triebfahrzeuge

Über die zur Länderbahnzeit eingesetzten Triebfahrzeuge ist leider nichts bekannt. Mit einiger Sicherheit dürften es preußische Tenderloks (T 3, T 9-Familie) gewesen sein. Als Ende der 20er Jahre die in Berlin durch die S-Bahn-Elektrifizierung freigewordenen T 11 und T 12-Lokomotiven auch nach Leipzig kamen, bediente das damalige Bw Leipzig-Plagwitz u. a. die Strecken nach Gaschwitz und Pörsten. Auch die T 9^3 war zu dieser Zeit in Plagwitz beheimatet, den Verschub und Güterzugdienst versahen die T 14^1 und T 16 bzw. T 16^1. Auch diese Loks kamen, meist mit Güterzügen, nach Pörsten.
Nach 1945 erschienen die G 8^1, die schließlich in Leipzig-Plagwitz die Dampflokzeit beendeten und seither den Hauptverkehr abwickelten. Ebenfalls kamen 86er nach dem Kriege zum Bw Leipzig-Plagwitz. Sie wickelten zusammen mit der T 14^1 den Berufsverkehr ab. Doch schon um 1955 verschwand als letzte Lok dieser BR die 86 800. Sie kam zum damaligen Lokbahnhof Halle-Klaustor. Fabrikneue

2



2 Dieses Bild ist heute alltäglich. Der Personenzug 16 577 fährt von Pörsten kommend in Leipzig-Plagwitz ein. Links das ehemalige Bw, wo die 120 041 auf einen neuen Einsatz wartet.

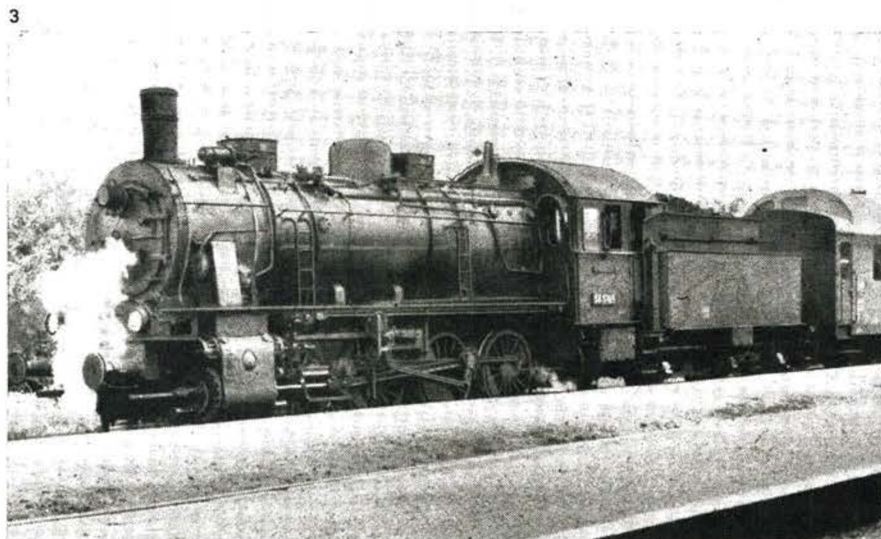
3 Noch 1969 befuhr die 55 5168 diese Strecke. Die Aufnahme entstand kurz vor der Verdieselung.

4 Einige Zeit länger waren Lokomotiven der früheren preußischen Gattung P 8 anzutreffen. Am 8. Januar 1971 beförderte die 38 3292 vom Bw Leipzig West einen Kohlezug zur Zuckerfabrik nach Lützen. An der Rauchkammer dieser Maschine war kein EDV-gerechtes Nummernschild mehr angebracht worden.

Fotos: Verfasser

Loks der BR 83 übernahmen den Zugverkehr. Zunächst stand die 83 1002 zur Verfügung, der später dann noch die 83 1017–83 1020 folgten. Die ab 1957 eingesetzten 83 1001 wurde 1962 nach Haldensleben abgegeben. 1965 erfolgte die Übernahme der 83 1009 vom Bw Altenburg. Zwar befriedigten die Leistungen dieser Loks, sie waren sehr störanfällig, was vor allem an der noch nicht ausgereiften Konstruktion der Mischvorwärmeranlage und des Mehrfachventil-Heißdampfreglers lag. Deshalb wurde schließlich auch wieder ein

3



4



Naßdampfregler eingebaut. Immerhin hielten sich die 83er bis 1967, als letzte wurden die 83 1009 und 83 1018 nach Torgau abgegeben.

Mittlerweile konnten die letzten T 12 und T 14[1] aus dem Bw Leipzig-Plagwitz abgezogen werden, so daß ab etwa 1963 die Baureihen 55, 83 und 94 das Feld beherrschten, letztere meist nur im Rangierdienst. Von etwa 1960 bis 1963 verkehrte ein Zugpaar (die heutigen 16 582/16 587) als Wendezuggarnitur mit Doppelstockwagen und der BR 65. Dabei wurde der Zug nach Leipzig geschoben, es fand ein Wagendurchlauf vom bzw. zum Leipziger Hauptbahnhof statt.

Die G 8.1 (55^{25-26}) war nach dem Krieg die dominierende Lok auf der Strecke nach Pörsten. Allein seit 1965 gehörten noch an die 50 Maschinen über kürzere oder längere Zeit zum Bw Leipzig-Plagwitz, wobei ab 1968 viele Maschinen abgestellt und durch noch betriebsfähige Loks aus anderen Bahnbetriebswerken, vor allem aus Falkenberg, ersetzt wurden.

Die schon erwähnten Kohlenzüge nach Göhrenz-Albersdorf wurden meist mit der 44er über Leipzig-Plagwitz gefahren. Ein Zugpaar wurde längere Zeit über Pörsten, meist mit der 58 483, geführt. Mitunter waren auch Kohlenstaub-G 12 vor diesen Zügen zu sehen. Die 44er kamen von den Bw Leipzig-Wahren und Altenburg, die G 12 vom Bw Zeitz. Ab 1965 wurden die schwächer besetzten Personenzüge mit LVT gefahren. Als Ersatz war ab 1967 außerdem eine P 8 vorhanden. Da Ersatzleistungen recht häufig anfielen, wurde nach Abzug der 83er nun auch noch die 38.10 auf der Strecke heimisch.

Als am 13. Juni 1969 die Leipziger S-Bahn in Betrieb genommen wurde, begann auch für die Pörstener Strecke eine neue Epoche. Seitdem hat die V 100 (heute BR 110) alle Zugförderungsaufgaben übernommen. Die Loks stellt das Bw Leipzig Süd, das Personal das Bw Leipzig West. Für ausgefallene V 100 stellte das Bw Leipzig West oft Ersatz durch eine 65er oder die 38 3292, sogar eine 03 wurde mehrmals als Ersatzlok benutzt. Letzte Dampflok auf dieser Strecke dürfte die 65 1024 gewesen sein, die im Mai 1978 vor einem Sonderzug des DMV der DDR zu sehen war. Im Sommer 1980 stand noch einmal für ein paar Tage die 52 8166 in Göhrenz-Albersdorf. Sie war jedoch nur als Dampfspender im Kraftwerk Kulkwitz eingesetzt und nicht mehr betriebsfähig.

Wagen

Bis Anfang der 60er Jahre verkehrten die Personenzüge mit den verschiedensten Wagentypen aus der Länderbahnzeit, teilweise komplett aus Abteilwagen. Ab 1963 waren zunehmend zwei- und dreiachsige Rekowagen anzutreffen. Auch einer der Prototyp-Rekowagen mit vier Türen fuhr lange Zeit auf der Strecke. An Gepäckwagen gab es preußische und badische Bauarten, später dominierte der Güterzuggepäckwagen der Gattung Pwg 57.

Da viele geschichtliche Fakten noch nicht ergründet sind, wäre es wünschenswert, wenn weitere Eisenbahnfreunde detailliertere Angaben, insbesondere über den Triebfahrzeugeinsatz des Bw Leipzig-Plagwitz vor 1965, machen könnten. Ferner werden zur Anfertigung einer Dokumentation noch ältere Fotos und Angaben zum Streckenbau gesucht.

Quellenangaben

⟨1⟩ Unterlagen aus dem Stadtarchiv Lützen

⟨2⟩ Bach I.: Lützen und die Eisenbahn, Liberaldemokratische Zeitung vom 8. Februar 1972

⟨3⟩ Weißenfelser Kreiszeitung vom 23. März 1965

⟨4⟩ Dr. Schmiedecke: Lützen und die Eisenbahn, Weißenfelser Heimatbote 6/1958

⟨5⟩ Sammlung des Verfassers

Fährverbindung DDR—UdSSR

Bei Mukran auf Rügen — an der Prorer Wiek — entsteht auf Grund eines Regierungsabkommens zwischen der DDR und der UdSSR eine der beiden Endstationen der künftigen Eisenbahnfährverbindung zwischen beiden Ländern. Die Linie ist 506 km lang, und Klaipeda ist der Endpunkt in der Sowjetunion. In wenigen Jahren wird bei Mukran auf etwa viereinhalb km Länge und 800 m Breite ein dichtes Netz von Gleisen des künftigen Hafenbahnhofs vorhanden sein. Die Hafenbahn wird zwischen den Bahnhöfen Lietzow und Sagard an die Strecke Stralsund—Saßnitz angebunden. Die Fährschiffe für die neue Linie werden auf der Mathias-Thesen-Werft in Wismar projektiert und gebaut. Vorgesehen sind Schiffe mit etwa 11 700 tdw Tragfähigkeit, 185 m Länge, 26 m Breite und 7 m Tiefgang. In zwei Etagen werden je fünf Breitspurgleise insgesamt 100 Güterwagen der Sowjetischen Staatsbahnen aufnehmen.
Der künftige Fahrplan sieht jeweils 20 Stunden Fahrzeit zwischen Mukran und Klaipeda und vier Stunden Aufenthalt im Hafen vor, also eine Gesamtumlaufzeit von 48 Stunden. Das erste Schiff soll 1986 den Betrieb aufnehmen. Beim Einsatz von insgesamt sechs Fährschiffen — jeweils drei unter den Flaggen der DDR und der UdSSR — werden die Schiffe in einem 8-Stunden-Rhythmus die beiden Häfen anlaufen.
Nach ND vom 22./23. Januar 1983

Elloks aus Hennigsdorf

Gegenwärtig sind etwa 600 Elloks aus dem Kombinat Lokomotivbau Elektrotechnische Werke Hennigsdorf bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz. Mit fortschreitender Elektrifizierung wurden für die Eisenbahn leistungsfähige Triebfahrzeuge für den schweren Güterzugdienst und für Schnellzugdienste im Hügelland im Süden der DDR gebaut. Mit ihnen können Schwerlastzüge von 3000 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 95 km/h in der Ebene gezogen werden. 200 dieser Lokomotiven sind heute bei der DR eingesetzt. Rund 260 Elloks liefert das Hennigsdorfer Kombinat in den Jahren 1982 bis 1985 an die Eisenbahn für den mittelschweren und schweren Reise- und Güterzugdienst. Hinzu kommen etwa 100 Elloks für den leichten Streckendienst.
me

3200 Brücken an der BAM

Der Bau der Baikal-Amur-Magistrale ist die umfangreichste Etappe der verkehrstechnischen Erschließung Sibiriens und des Fernen Ostens. Bereits vor 200 Jahren entwickelten Forscher und Geographen erste Pläne, die sibirischen Schätze zu heben. Der Bau der Transsibirischen Eisenbahn war die zweite Etappe. Die kompliziertesten Arbeiten aber erfordert die BAM. Für den Bau von Gleisbett und Bahndamm müssen 260 Millionen m^3 Erde und Schotter bewegt werden. Diese Menge entspricht etwa dem hundertfachen Rauminhalt der ägyptischen Cheopspyramide. Die BAM ist nicht die einzige Eisenbahnstrecke, deren Bau im vergangenen Planjahrfünft in Angriff genommen wurde. 1978 fuhr der erste Zug über die neue 700 km lange Trasse Tjumen—Tobolsk—Surgut. Sie verbindet die Erdöl- und Erdgaslagerstätten am Ob mit dem bestehenden Eisenbahnnetz und wurde 1979 bis Nishnewartowsk verlängert. Vollendet wird demnächst der Bau der Strecke Surgut—Urengoi, die über ewigen Frostboden führt.
Auf der BAM werden die Züge über mehr als 3200 Brücken rollen. Damit hat die BAM achtmal soviel Brücken wie Venedig. Auf über 600 km führt die Magistrale durch Sumpfgebiete. 16 große Ströme und Hunderte Flüßchen und Talsenken müssen überquert werden. Manche stehen direkt im Flußbett, andere überspannen launische Flüsse wie die Selendsha, den Wittim und die Lena. Auf dem Baikal-Bergrükken, der schwierigsten Etappe der Bauarbeiten, werden je Kilometer zwei Brücken errichtet. Jeder Gleiskilometer kostet bis zu drei Millionen Rubel. Zur Überwindung des 2400 m hohen Nordmuisker Höhenzuges wurden 25 Varianten berechnet, ehe man sich für einen 15,3 km langen Tunnel durch das Gebirge entschied. Allein um dieses ingenieurtechnische Bauwerk zu schaffen, mußte eine 500 km lange Fernverkehrsstraße gebaut werden. Das entspricht etwa der Entfernung Stralsund—Plauen. Moderne Vortriebsmethoden wurden kombiniert: Wasserstrahl-, Laser- und Ultraschallbohrung. Dieser längste Tunnel der BAM ist mehr als fünfmal länger als der Brandleitetunnel bei Oberhof. Kürzlich ist auf dem West-abschnitt der BAM auf der Strecke Vojan—Tonnelny der Arbeitszugverkehr aufgenommen worden. Damit erreichen Material und Ausrüstungen schneller den Tunnelbauplatz.
me

Korea elektrifiziert

In der KDVR ist die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken eine der wichtigsten Aufgaben in den kommenden Jahren. Im Laufe der 70er Jahre sind mehrere Strecken elektrifiziert worden. In jüngster Zeit ist die relativ kurze Strecke zwischen Hörjòng und Komusan, die enge Krümmungen und zahlreiche Steigungen und Gefälle aufweist, für den elektrischen Betrieb fertiggestellt worden. Zur Zeit wird an einem Abschnitt gearbeitet, der Hörjòng mit dem Seehafen Radshin verbinden wird. Bald wird eine Ringlinie elektrifiziert sein, die das Bergwerk Musan und das an Kohle und Erzen reiche Gebiet im Norden mit den Industriezentren und den Seehäfen an der Ostküste verbindet. Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken beschränkt sich aber nicht nur auf die nordöstlichen Gebiete der KDVR. Bereits in den ersten Jahren nach der Errichtung der Volksmacht war es dringend erforderlich, das gesamte Eisenbahnnetz grundlegend umzugestalten. Das von der kolonialen Vergangenheit übernommene Eisenbahnwesen war äußerst vernachlässigt, was sich negativ auf das Tempo des sozialistischen Aufbaus auswirkte.
In der KDVR bestehen günstige Voraussetzungen für eine verstärkte Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes. Von Jahr zu Jahr wird mehr Elektroenergie erzeugt. Mehrere Wasserkraftwerke wurden gebaut. Das Land verfügt über Betriebe, die Lokomotiven, Güter- und Reisezugwagen sowie Ausrüstungen für die automatische Steuerung des Eisenbahnbetriebes herstellen. In Phòngjang ist ein modernes Ellok-Werk entstanden. Im August 1961 hat hier die erste koreanische Ellok die Montagehalle verlassen. 60 Lokomotiven wurden im vergangenen Jahr gebaut.
me

Tunnel verbindet zwei japanische Inseln

Die japanischen Inseln Honshu und Hokkaido sind seit dem 27. Januar 1983 durch einen 240 Meter unter dem Meer gelegenen Tunnel verbunden. Es handelt sich jedoch noch nicht um den großen Seikan-Eisenbahntunnel, sondern einen vier mal fünf Meter großen Erkundungsstollen. Er ist die kleinste und am tiefsten liegende der drei Röhren des gesamten Systems, zu dem auch noch ein Arbeitstunnel zum Transport von Baumaterial und Abraum gehört. Der Erkundungstunnel existiert nur für den knapp 23 km langen Abschnitt des Systems unter dem Meer. Er half, die komplizierten geologischen Strukturen zu erkennen, und ermöglicht es, die geeigneten Methoden für den gesamten Vortrieb festzulegen, der vor 19 Jahren begann.
Nach Fertigstellung des Röhrensystems wird der Erkundungstunnel vor allem zur Belüftung dienen. Der Seikan-Tunnel, dessen Hauptstollen mit 53,85 km der längste der Welt sein wird, soll 1985/86 vollendet werden.
me

Neuer Termin für Tauschmarkt

Der im Heft 2/1983 angekündigte Tauschmarkt der AG 4/18 Eisenberg kann aus organisatorischen Gründen erst am 24. April 1983 in der Friedrich-Schiller-Oberschule (Hort) von 9.00 bis 15.00 Uhr stattfinden.

Auch 1982 steigende Besucherzahlen auf Modellbahn-Ausstellungen

Erfolgreicher denn je

Ob Groß-, Mittel- oder Kleinstadt — Modelleisenbahn-Ausstellungen unseres Verbandes haben überall einen guten Ruf. Das Interesse an solchen Veranstaltungen wächst von Jahr zu Jahr. Und so war es auch 1982. In Dresden, Leipzig, Heidenau, Zwickau, Erfurt, Berlin, Greifswald, Rostock, Magdeburg und vielen anderen Orten sahen Tausende Besucher Gemeinschafts- und Heimanlagen, Modelle in Vitrinen, Anschauungstafeln, zahlreiche Bilder. Es gibt unterschiedliche Anlagenmotive und Gleisführungen. Darüber wird in Modelleisenbahner-Kreisen selbstkritisch diskutiert, um einiges künftig noch besser zu machen. Doch alle diese Anlagen haben etwas Gemeinsames: Sie veranschaulichen, was Modelleisenbahner während ihrer Freizeit leisten, um vielen Menschen — ob jung oder alt — zu zeigen, daß die Modellbahn ein schönes Hobby ist. Für diese Arbeitsgemeinschaften sind Ausstellungen in der Öffentlichkeit zweifellos die Höhepunkte ihrer Arbeit.
Nicht alle Ausstellungen des vergangenen Jahres können wir an dieser Stelle würdigen. Dazu fehlt uns einfach der Platz. Deshalb belassen wir es bei kurzen Berichten über die Ausstellungen in Magdeburg und Leipzig.

Von Potsdam Hbf bis Pretzien

Vom 7. bis 21. Dezember 1982 war die Magdeburger Modellbahn-Ausstellung geöffnet. Sie stand nicht nur unter dem Motto des 20jährigen Bestehens des DMV der DDR, sondern fand auch anläßlich des 5. Verbandstages statt. Drei Großanlagen sowie fünf Klein- und Heimanlagen standen im Mittelpunkt des Geschehens. Die in Vitrinen zu sehenden Eigenbauten, Wettbewerbs- und Industriemodelle, die historischen Exponate, Anschauungstafeln und Bilder von der großen Eisenbahn haben — ebenso wie die Modellbahnanlagen selbst — großes Interesse bei den 20162 Besuchern gefunden.
Die H0-Großanlage Potsdam Hbf, 1965 von Mitgliedern der damaligen AG 7/7 in Magdeburg erbaut, ist die älteste noch betriebsfähige Anlage. Sie gehört heute der AG 7/4 in Köthen. Inzwischen ist diese Anlage technisch überarbeitet worden, und so präsentierte sie sich auf der Ausstellung auch optisch in einem guten Zustand. Die Freunde der Hettstedter AG 7/10 hatten ihre H0-Großanlage zur Verfügung gestellt. Die Nachbildung des Bahnhofes ihrer Heimatstadt und der Umgebung fanden großes Interesse. Als dritte Großanlage konnte die TT/TT_m-Anlage der AG 7/11 Aschersleben besichtigt werden. Die hier eingesetzten zahlreichen Eigenbaumodelle waren besonders gefragt. *(Über diese interessante Anlage werden wir demnächst in Wort und Bild berichten. Die Red.)*
Drei kleinere Anlagen, die von Schülern in den AG 7/41 (Schönebeck), 7/66 (Siersleben) sowie 7/22 (Magdeburg) gebaut wurden, zeigten, was insbesondere junge Menschen in den Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes auf die Beine stellen können. Von Peter Sommer, Mitglied der AG 7/22, war die bekannte $H0_e$-Anlage „Gommern-Pretziener Eisenbahn" zu sehen, die — um 0,6 m verlängert — nun auch mit dem Modell der ehemaligen Brücke über die Ehle ergänzt worden ist. Freund Henschel aus der AG 7/25 führte seine $H0_e$-Versuchsanlage vor.
Alles in allem: Es war für jeden etwas dabei. Modellbahnfreund Koritte übernahm erstmalig die Leitung der Ausstellung. Alle anstehenden Aufgaben löste er mit Engagement und Elan.

P. Sommer, Magdeburg

88000 Besucher in Leipzig

Die Leipziger Modellbahn-Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" des DMV der DDR wurde wie jedes Jahr, am 27. November 1982 im Messehaus am Markt eröffnet. Wir haben bei dieser wohl größten Modelleisenbahnschau in unserer Republik versucht, ein wenig hinter die Kulissen zu schauen.
20. November 1982: Eine Woche vor der Eröffnung beginnt der große Aufbau. Zwei riesengroße leere Räume des Messehauses stehen zur Verfügung. Der Antransport der Anlagenteile und des Ausstellungsmaterials folgt wenig später. Natürlich gibt es auch einen Plan für die Ausstellung, in dem alle Anlagen und Vitrinenstandpunkte maßstäblich eingezeichnet sind. Es entsteht beim Aufbau keine Hektik, alles läuft exakt und dennoch in einer aufgelockerten Atmosphäre ab.
Einige Tage später wird schon tüchtig gebaut. Alle Anlagen stehen bereits an ihren Plätzen. Mit der Raumgestaltung, die für größere Ausstellungen mit Niveau unerläßlich ist, geht es ebenfalls voran. Viele Bilder sind bereits an den vorgesehenen Plätzen.
Nach Eröffnung der Ausstellung beginnt der tägliche Ausstellungsbetrieb.

Was war zu sehen?
25 Modelleisenbahnanlagen
300 Vitrinenmodelle
250 interessante Fotos in den Räumen
10500 m^2 Ausstellungsfläche stand zur Verfügung.

Das heißt, auch den Einlaßdienst, Eintrittskartenverkauf, Souvenirverkauf abzusichern. Schauen wir uns einmal etwas um: Zur Bedienung der vorzüglichen TT-Anlage „Gotthardbahn" sind vier bis fünf Modellbahnfreunde erforderlich. 42 Züge stehen zur Verfügung und legen während des Ausstellungsbetriebes etwa 60 km Fahrstrecke zurück.
Die Anlage wird übrigens während der gesamten Ausstellungszeit gleismäßig nicht gereinigt. Der vorhandene Schmierfilm bringt haftmäßig Vorteile beim Befahren der Steigungen ohne die Stromaufnahme der Triebfahrzeuge übermäßig zu behindern.
Als Kontrast einmal einen Blick zur Jugendgruppe mit ihrer 4 m × 8 m großen 0-Anlage. Trotz teilweise hübscher Gestaltungsideen fehlt natürlich noch vieles. Auch hierfür wurden Wagen, Gleise und alle Gebäude selbst gebaut.
Während der -Ausstellung erhielten 16 Personen ein festes Arbeitsverhältnis (Kassierer, Aufsicht, Reinigungskräfte). Für die Anlagenbedienung sind während eines Tages mindestens 35 Freunde erforderlich.
Bestimmt könnte noch zu vielen Anlagen etwas gesagt werden. Sei es zu den Anlagen „Klingenberg-Colmnitz", „Blankenheim Trennung" (H0) oder zur TT-Jugendanlage der AG aus Leipzig-Grünau mit dem angedeuteten Steilstreckenabschnitt.
Allen beteiligten Modellbahnfreunden unter Leitung von Wolfgang Bahnert ein herzliches Dankeschön für die geleistete Arbeit.

G. Otto, Halle (Saale)

Jacques Steckel (DMV), Berlin

Kleinbahnen der Altmark

H0-Anlage der AG 1/50

Etwa 300 Druckzeilen stehen mir zur Verfügung, die AG 1/50 Berlin und ihre Anlage im Wort vorzustellen. Sechs Mitglieder der ZAG 1/5 gründeten im Sommer 1981 die neue AG 1/50. Inzwischen ist sie durch „Auffüllen" mit Ehefrauen und Söhnen zwölf Mitglieder stark, sozusagen eine reine Familien-AG. Im Verhältnis untereinander zahlt sich das aus, und die Frauen kommen nicht mehr ganz zu kurz. Unsere Exkursionen z.B. bieten jedem etwas, ohne daß sie zu reinen „Kaffeefahrten" degradiert werden. Mehrere gemeinsame Veranstaltungen im Jahr fördern den familiären Gedanken in der AG. Aber sie hat auch etwas zu zeigen. Auf der 7. Großen Berliner Modellbahnausstellung führten wir den ersten Teil unserer Anlage „Kleinbahnen der Altmark" vor und wurden mit recht guten Kritiken bedacht. Ein Motiv unserer Anlage wurde auf dem Titelbild des „modelleisenbahners" 8/81 schon vorgestellt. Jetzt sollen Sie etwas mehr erfahren.

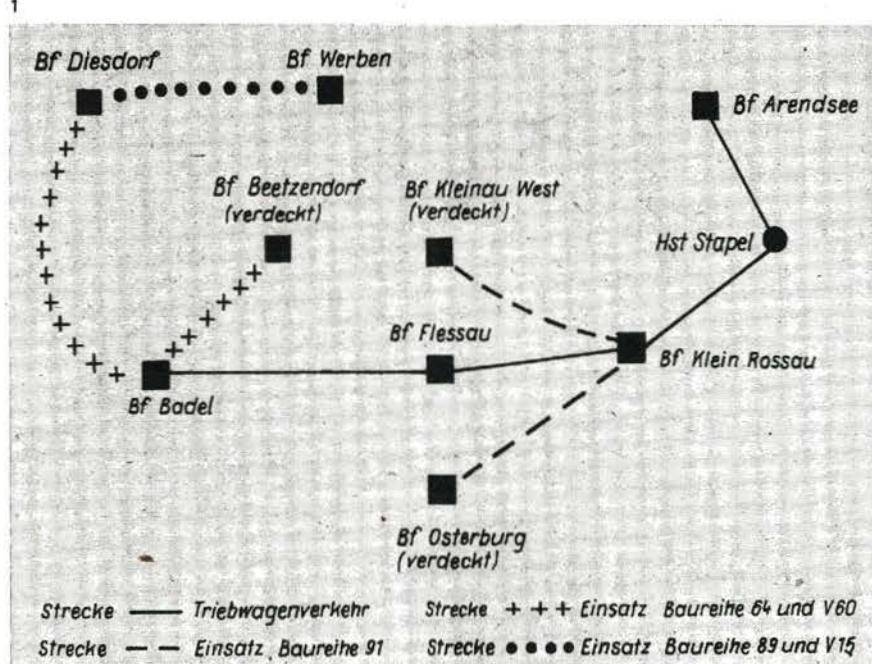
Jeder unserer sechs Gründungsmitglieder hatte sich schon am Bau von Heimanlagen versucht. Nun sollte gemeinsam eine Anlage in der Nenngröße H0 geschaffen werden. Der Gedanke lag nahe, eine Großanlage zu bauen, auf der lange Züge, der Traum wohl jedes Modelleisenbahners, fahren können. Aber die Entscheidung für die Nebenbahn fiel uns relativ leicht, sind wir doch trotz der Baureihe 01^5 beim Vorbild und im Modell eingefleischte Anhänger der Nebenbahnen geblieben.

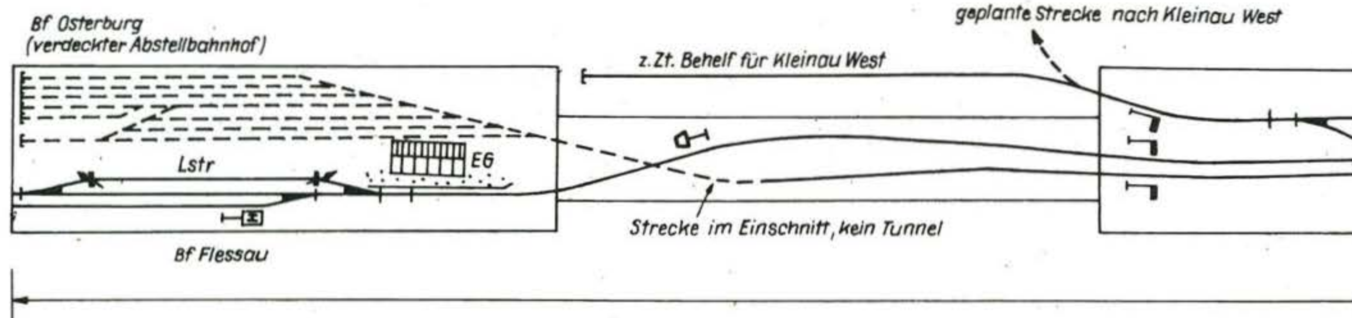
Doch welche Strecke sollten wir zum Vorbild nehmen? Es gibt nämlich einige sehr reizvolle im Streckennetz der DR, schauen Sie doch bitte einmal in den Winterfahrplan 82/83. Und sollten Sie vielleicht sogar noch ein Kursbuch von vor etwa 20 Jahren haben, dann kommen Sie aus dem Staunen nicht heraus. Einige Strecken sollen hier genannt werden: Weimar—Bad Berka—Blankenhain/Kranichfeld (diese Bahn wurde von Günter Fromm bereits im „modelleisenbahner" 4/59 in Text und Bild mit Gleisplänen vorgestellt); Schleiz—Saalburg (Gottfried Köhler, me 6/60) und Hoppegarten—Altlandsberg (Lothar Nickel, me 5/67).

Von solchen Vorschlägen angeregt, wurden von uns alte Kursbuchkarten inspiziert, in Urlaubserinnerungen gekramt und Exkursionsfotos gesichtet. Da kommt schon etwas zusammen. Doch die Sache hat auch einen Haken, woran meist der Nachbau scheitert. Wer verfügt denn schon über eine ausreichende Anzahl Loks der Baureihe 58 für die Bad Berkaer Strecke? Wer hat die 91^{19} in seinem Bw, um sie auf die Perleberger Ringbahn zu schicken? Und wer hat den ETA Bauart Deutsche Reichsbahn, um damit den Reiseverkehr zwischen Bufleben und Friedrichswerth abwickeln zu können? Nun wird der eine oder der andere sagen, die Baureihe 86, die Baureihe 91^{3-18} oder der ETA aus Marienberg machen es doch auch. Ich bin da anderer Meinung, denn eine thematische Anlage zeigt ein Stück Eisenbahngeschichte, und da gehören halt schon die entsprechenden Fahrzeuge dazu.

Die Aufgabe der Eisenbahn ist es wohl, Personen und Güter von A nach B und umgekehrt zu befördern. Das auf eine Gemeinschaftsanlage mit einer Nebenbahn übertragen bedeutet jedoch, daß die Zugfolge recht splendid wird. Aus diesem Grunde setzten wir uns das Ziel, doch mehr Nebenbahn zu zeigen, d.h. mehrere zu einem Netz zusammengefaßte Strecken. Und so etwas gab es in der Altmark. Im „mo-

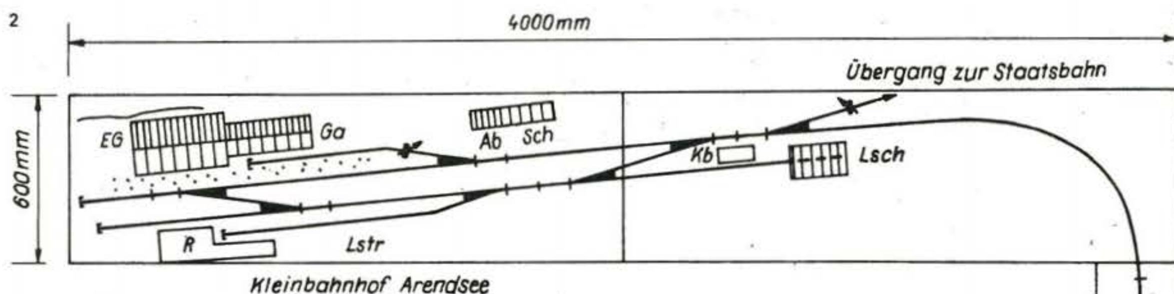
1

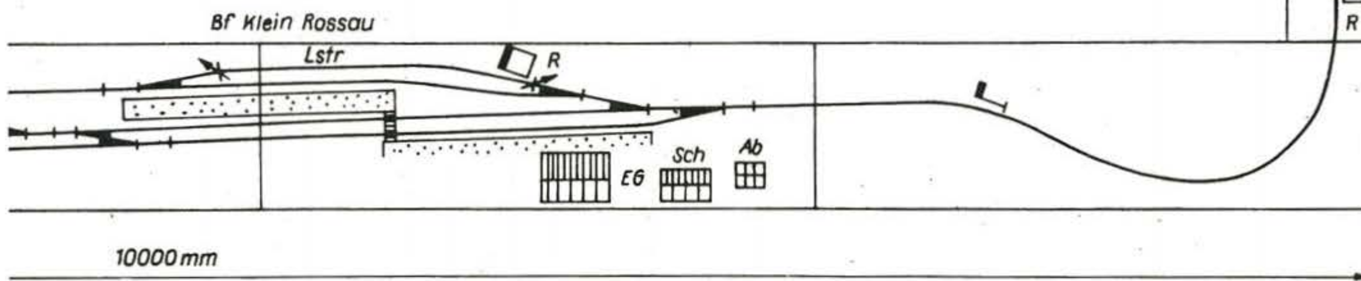




delleisenbahner" 2/71 stellte sie Wolfgang List zum ersten Mal vor. Seit dieser Zeit hat mich der Gedanke des Nachbauens nicht mehr losgelassen.
Die gedankliche Konzeption zeigt das Bild 1. Wir haben uns die Aufgabe gestellt, einige typische altmärkische Bahnhöfe und Streckenabschnitte nachzubilden. Dabei waren wir bereit, das Zugeständnis zu machen, Bahnhöfe durch Strecken zu verbinden, die normalerweise von einem Bahnreisenden nur durch mehrmaliges Umsteigen zu bewältigen waren, z. B. die Verbindung Diesdorf—Werben. Wir waren uns von Anfang an darüber einig, daß das Thema „Kleinbahnen der Altmark" eine Großanlage erfordert, die nur in mehreren Bauetappen zu realisieren sein wird. Geplant wurden 14 Anlagenteile mit den Abmessungen 2000 mm × 600 mm und 8 Teile mit der halben Breite, also 2000 mm × 300 mm, die zusammen eine Anlage von 18 m Länge und 3,20 m Breite ergeben. Durch die Streckenführung bedingt, entstehen beim Zusammenbau drei Innenräume für die Anlagenbediener von je etwa 5,70 m × 2,00 m.
Während der erste Bauabschnitt (Bild 2) mit den Strecken Arendsee—Stapel—Klein Rossau—Flessau und Osterburg—Klein Rossau—Ausfahrt nach Kleinau West acht Anlagenteile umfaßt und bereits seit 1981 in Betrieb ist, ist der zweite Bauabschnitt mit dem Streckenabschnitt nach Badel und der Strecke Ausfahrt nach Beetzendorf—Badel—Diesdorf auf sieben Anlagenteilen derzeit im Bau. Die Brücke hinter Badel erreichte beim Internationalen Modellbahnwettbewerb 1982 einen zweiten Platz. Der dritte Bauabschnitt umfaßt ebenfalls sieben Teile und komplettiert die Großanlage dann mit den Strecken Diesdorf—Werben und den Endbahnhöfen Kleinau West und Beetzendorf.
Die Bahnhöfe Arendsee Kleinbahn (der Staatsbahnhof wurde nicht nachgebildet), Klein Rossau, Flessau, Badel, Diesdorf, Werben und die Haltestelle Stapel wurden bzw. werden nach Originalgleisplänen gebaut, wobei die Länge leicht gekürzt ist. Der Bahnhof Osterburg hat keine Ähnlichkeit mit dem Vorbild, er dient als Abstellbahnhof für alle einzusetzenden Züge, die Bahnhöfe Kleinau West und Beetzendorf erhalten jeweils nur zwei Gleise und genügen zum Umsetzen der Zuglok. Alle drei Bahnhöfe sind für den Betrachter nicht einsehbar und sind deshalb auch nicht ausgestaltet.
Bei solchen Anlagenabmessungen ergeben sich doch recht lange Fahrstrekken. Z. B. hat ein Triebwagen von Arendsee bis Flessau 19 m, wenn die Strecke bis zu seinem endgültigen Zielbahnhof Badel fertig ist, sogar 24 m zurückzulegen. Die drei anderen Verkehrsrelationen Beetzendorf—Badel—Diesdorf, Osterburg—Klein Rossau—Kleinau West und Diesdorf—Werben liegen mit 14 m, 12 m bzw. 10 m weit darunter, im Gegensatz zu vielen anderen H0-Anlagen sind es jedoch beachtliche Entfernungen. Bei den in der Altmark üblichen Höchstgeschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h ergeben sich doch recht beachtliche Fahrzeiten.
Apropos Fahrzeiten. Wenn auf der Anlage vorbildlich gefahren wird, z. B. bei Ausstellungen, fahren wir nach einem Fahrplan, der dem Kursbuch 59/60 entspricht. Für jeden Bahnhof liegt die Bahnhofsfahrordnung vor. Dadurch wurde z. B. in Arendsee nie vergessen, die Lok des Kp 1197 aus Osterburg an den Kohlebansen zu fahren.
Dem Vorbild entsprechend liegen die

1 Grundkonzeption für die H0-Anlage „Kleinbahnen der Altmark". Die vorgesehenen Verbindungen Diesdorf—Werben, Badel—Diesdorf und Flessau—Badel entsprechen wohl nicht dem Vorbild, gestatten aber einen vorbildgetreuen Lokeinsatz.





2 Gleisplan des ersten Bauabschnitts mit den Strecken Arendsee—Klein Rossau—Flessau und Osterburg—Klein Rossau—Kleinau West.

Gleise auf unserer Anlage in Kies (Ostseesand) gebettet, die Weichen jedoch überwiegend in Schotter. Die billige Bauart der ehemaligen privaten Kleinbahnstrecken kam auch uns gelegen. Außer den vier Einfahrsignalen in Klein Rossau wird nur noch eins für den Bf Diesdorf, Einfahrt aus Salzwedel, benötigt. Bei diesen Betriebsverhältnissen erfüllen doch Trapeztafeln den gleichen Zweck. Sie lassen sich auch schnell nachbilden. Erwähnt werden sollte jedoch, daß die in Klein Rossau Drahtzugführungen und Spannwerke Drahtzugführungen und pannwerke ebenfalls nachgebildet wurden. Auch die aufgestellten Kilometersteine tragen die vorbildgerechten Angaben. Selbst die Gleissperren wurden nicht vergessen. Sie sind vorbildgetreu von Hand zu bedienen, im Gegensatz zu unseren Weichen, die bei uns doch elektrisch angetrieben werden.

Während beim zweiten Bauabschnitt die Telegrafenmaste gleich aufgestellt werden, fehlen sie auf den hier veröffentlichten Bildern noch, da diese alle von der Modellbahnausstellung 1981 stammen, was Sie unschwer an den im Bildhintergrund herumgeisternden Besuchern erkennen können.

Etwas noch zum Fahrzeugeinsatz. Die Baureihe 91^{3-18} paßt vorbildlich, ebenso die 64, die munter in der Altmark dampfte und dann von der V 60 abgelöst worden ist. Beide Baureihen werden zwischen Beetzendorf und Diesdorf Dienst tun, und nach Werben wird ab und zu auch die T 3 dampfen. Zweiachsige Triebwagen sind bereits auf der Anlage zu sehen, leider fehlt hier der LVT. Abwechslung wird sicher der VT 137 von PIKO bringen. Noch mehr warten wir aber auf den dazu passenden Steuerwagen, denn dieser war oft auf der Arendseer Strecke als moderner Nebenbahnzug zu sehen, doch muß dann eine 101 (ex V 15) davor. Allerdings werden wir auf diese wohl leider vergeblich warten. 03-Fans mögen Nachsicht mit mir haben, doch wenn drei Seiten weiter statt der 03 die 101 angekündigt worden wäre, ich hätte mich mehr gefreut. Und sie wären vielleicht sogar auf den Geschmack gekommen, mit einer Nebenbahnstrecke zu liebäugeln. Bedenken Sie es ruhig einmal, es lohnt sich bestimmt.

3 Die Südseite des Kreuzungsbahnhofs Klein Rossau. In drei Richtungen laufen hier die Strekken auseinander. Das mittlere Gleis, auf dem der Triebwagenzug gerade ausfährt, führt nach Flessau, das vordere Gleis nach Osterburg und das hintere nach Kleinau West. Die Einfahrsignale sind bereits außer Betrieb, deshalb wurde auch die Schachbrettafel entfernt. Die Einfahrten werden vorbildgerecht durch Trapeztafeln gesichert.

4 Auf Gleis 2 ist der Güterzug aus Osterburg eingefahren. Da Wert auf vorbildgetreue Züge gelegt wird, hat die Lokomotive der Baureihe 91^{3-18} auch keine werksneuen Wagen am Zughaken.

3



4



5 Blick auf den Kleinbahn-Endbahnhof Arendsee. Die Lok des Kp 1197 (kurzer Personenzug) aus Osterburg ist bereits umgesetzt und hat den für eine Kleinbahn typischen Train in das Gleis 2 gedrückt, damit die Reisenden den Triebwagen T 3621 aus Stendal am Bahnsteig verlassen können. In wenigen Minuten ist seine Abfahrtzeit für die Rückfahrt herangerückt.

6 Die Nordseite des Bahnhofs Klein Rossau. Der Kp wartet auf Anschlußreisende in Richtung Osterburg.

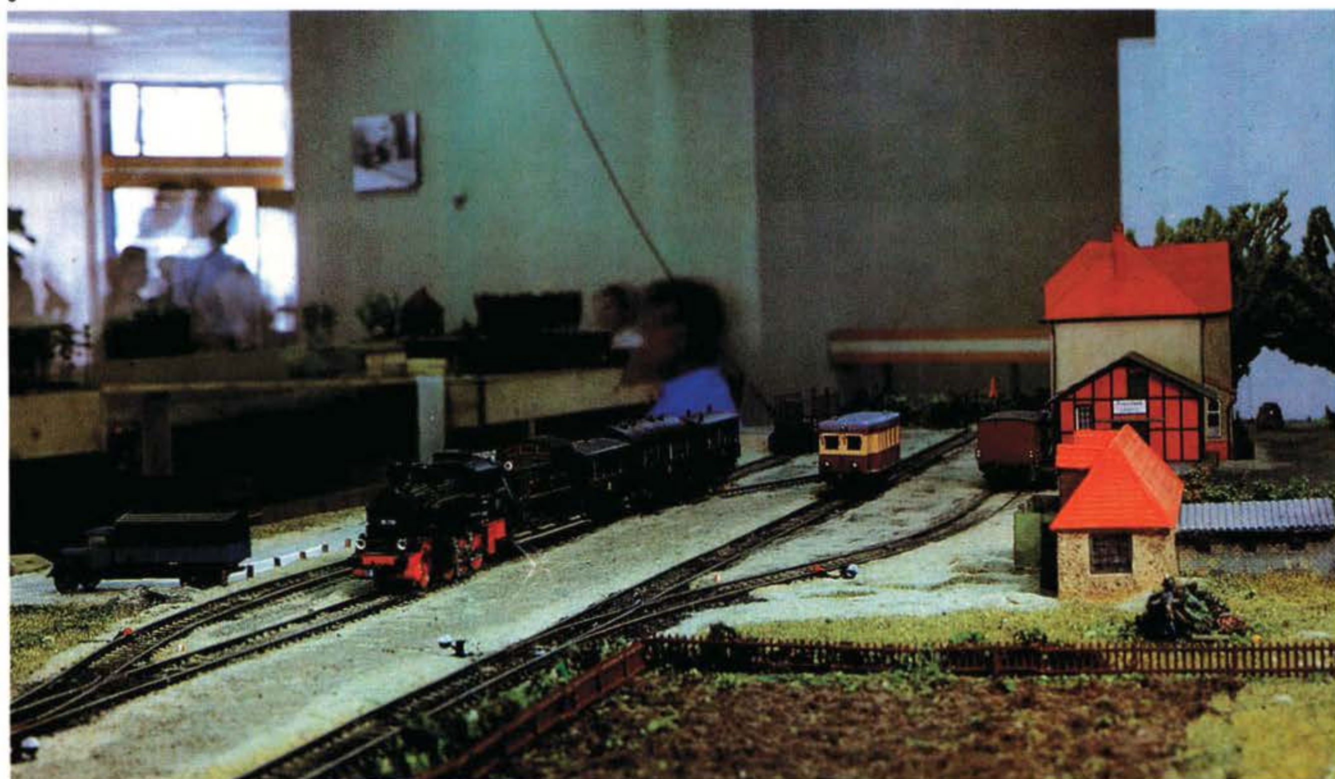
7 Der T 3618 verläßt Klein Rossau in Richtung Flessau. Auch beim Vorbild wurde der Reiseverkehr auf dieser Strecke ausschließlich von Triebwagen bewältigt.

8 Heute ist ein Glückstag für die Eisenbahnfotografen, kommt doch die gute alte T3 mit einem ETA, natürlich ohne Akkumulatoren und Motoren, nach Klein Rossau. Den ungläubigen Lesern sei gesagt, so eine Garnitur lief nach Aussagen echter Altmärker tatsächlich in den fünfziger Jahren, allerdings zwischen Kalbe (Milde) und Gardelegen.

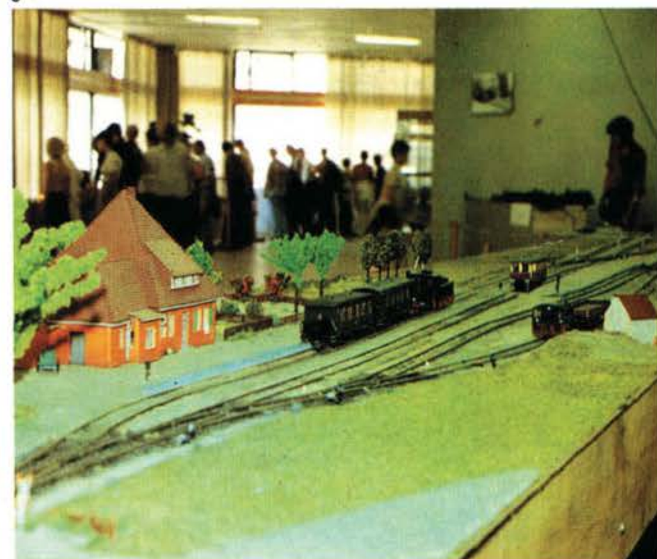
9 Nun ist der derzeitige Endpunkt Flessau erreicht. Von hier geht die Reise im Schienenersatzverkehr weiter. Doch vorher werfen wir noch einen Blick über die Gleise in Richtung Bahnsteig. Das vordere ist das Kreuzungsgleis, das mittlere das Streckengleis und das hintere das Freiladegleis. Hinter den Pappeln an der Ladestraße liegt 15 cm tiefer, für den Betrachter nicht einsehbar, der Bahnhof Osterburg, der als reiner Abstellbahnhof gebaut wurde.

Bilder 1, 2 und 5 Verfasser
Bilder 3, 4 und 6 bis 8 H.-W. Bürkner, Berlin

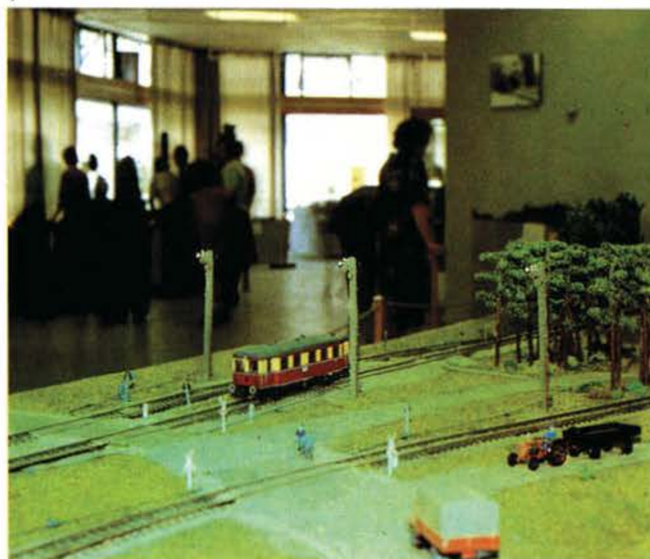
5



6



7



8



9



BR 03^2

Es ist noch gar nicht lange her, als die letzte Lok der BR 03^2 von den Strecken der DR verschwand. Sie gehörte mit den Maschinen der BR 01 zu jenen Dampflokomotiven, die sich im schwereren Schnellzugdienst über viele Jahrzehnte bewährte.

Dieser Tage ist auf der Leipziger Frühjahrsmesse für die H0-Freunde ein besonderer Leckerbissen zu sehen. Es ist das Modell der 03 2157 vom VEB PIKO Sonneberg. Die detaillierte Ausführung des Modells ist ebenso gut gelungen wie die der BR 41 und BR 01. Demnächst werden wir dieses interessante Modell in unserer Zeitschrift ausführlich vorstellen.

1 Eines der letzten Einsatzgebiete der 03^2 war die Strecke Dresden—Görlitz. Sie löste dort Anfang der 70er Jahre die Lokomotiven der BR 38 ab und war im Personen- und Eilzugdienst anzutreffen.
U. B. z. die Lok 03 2002 vor einem Personenzug im Jahre 1978 in Dresden.
Foto: R. Steinicke, Dresden

2 Die Lok 03 2117 während einer Lokausstellung in Magdeburg.
Foto: P. Fleischer, Friedrichsthal

1



2

Auf der Frühjahrsmesse umgeschaut

Bevor wir in einer der nächsten Ausgaben ausführlich die im Leipziger Petershof gezeigten neuen Modelle vorstellen, soll im folgenden ein kurzer Überblick über die interessantesten Neuheiten vom VEB PIKO Sonneberg und dem VEB Berliner TT-Bahnen gegeben werden.

VEB PIKO Sonneberg

Schnellzuglok 03 2157, Nenngröße H0
Dieses Modell entstand auf Grundlage der beiden Vorgänger-Triebfahrzeuge 01^5 und 41 (Reko), von denen Baugruppen und -teile, wie Schlepptender, Kessel usw. übernommen werden konnten. Das Gehäuse wurde mit vielen Einzelteilen exakt detailliert. Der Fahrwerkrahmen ist gemäß dem Vorbild mit Durchbrüchen versehen.

Steuerwagen BR 195 (VS 145), Nenngröße H0
Passend zum Triebwagen 185 004 wurde ein Steuerwagen der BR 195 entwickelt. Somit kann ein vorbildgerechter Triebwagenzug gebildet werden. Das Fahrzeug ist an einer Stirnseite mit einem speziellen Kuppelbügel ausgerüstet, so daß der Motor- und Beleuchtungsstromkreis des Triebwagens mit eingeschaltet wird. Die Schlußbeleuchtung des Triebwagens erlischt dann, und die Stirnbeleuchtung am Ende des Steuerwagens wird eingeschaltet. Der Lichtwechsel weiß/rot findet nunmehr zwischen den beiden nichtgekuppelten Stirnseiten des Trieb- und Steuerwagens statt. Der Motorstromkreis ist so verändert worden, daß ein Pol vom Steuerwagen über die Kupplung zum Motor geführt wird. Dadurch kommt der Triebwagenzug vor einem Signal im gleichen Abstand zum Stehen, egal ob der Trieb- oder Steuerwagen vorn ist. Deshalb werden von allen Rädern der beiden zweiachsigen Drehgestelle Strom abgenommen.
Der Steuerwagen erhielt ebenfalls eine Inneneinrichtung, für die auch ein Beleuchtungsbausatz vorgesehen ist.

Elektronische Warnlichtanlage, Nenngröße H0
Die Anlage besteht aus zwei Warnkreuzen für einen unbeschrankten Wegübergang. An beiden Warnkreuzen ist je eine rote Lichtemissionsdiode angebracht. Letztere werden über einen elektronischen Blinkgeber, der in einem aufzustellenden Bahnwärterhaus unterzubringen ist, angesteuert. Die Eingangsspannung beträgt 16 V Wechselstrom.
Das Modell ist in einer Schiebeschachtel mit aufgedruckter Bedienungsanleitung verpackt.

Diesellok BR 118 mit Vollsichtführerstand, Nenngröße N
Diese Lok wird nunmehr in der Variante rot/elfenbein angeboten.

Selbstentladewagen mit neuer Beschriftung, Nenngröße H0
Der Wagen ist zusätzlich in der Farb- und Dekorationsvariante der ČSD erschienen.

Lichtsignale jetzt mit Elektronik
Die bisher produzierten Lichtsignale mit Lichtleitkabel werden künftig mit Lichtemissionsdioden angeboten.
Gund.

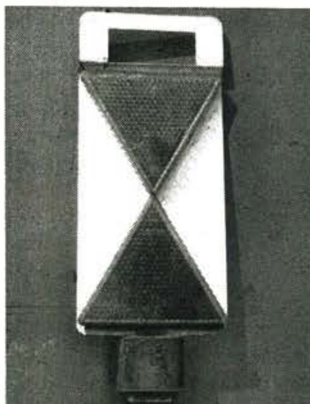
VEB Berliner TT-Bahnen

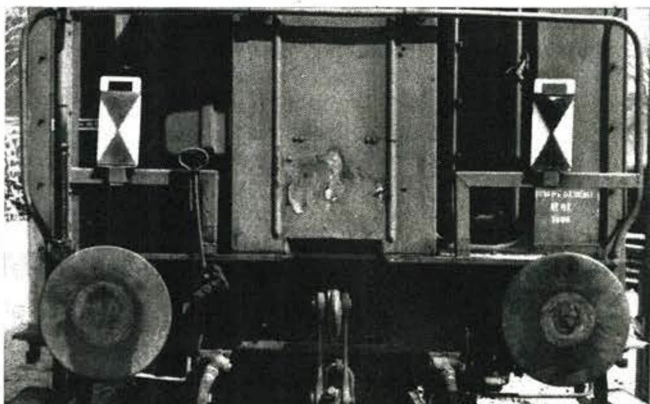
Abteilwagen jetzt auch mit Bremserhaus
Großes Aufsehen erregte auf der Leipziger Herbstmesse 1981 der dreiachsige Abteilwagen der ehemaligen Königlich Preußischen Eisenbahn-Verwaltung. Er ist nunmehr zusätzlich mit einem Bremserhaus erschienen. Das 109,6 mm lange Fahrzeug wird ebenfalls mit einer Inneneinrichtung ergänzt.

Bi 30 und dazugehöriger Gepäckwagen
Beide Fahrzeuge werden künftig auch mit der vorbildgerechten Farbgebung und Beschriftung der DRG geliefert. Diese sehr ansprechende Gestaltung der Wagen ist durch eingesetzte und teilweise geöffnete Fenster ergänzt worden. Ferner wurden Lichtmaschine und Fallrohr vorbildgetreu nachgebildet.
He.

Wir empfehlen:

Neue Zugschlußsignale auch im Modell?





Seit dem 27. September 1981 werden im Bereich der Rbd Dresden für Güterzüge statt der bisherigen Petroleum-Zugschlußleuchten bzw. elektrischen Schlußlampen teilweise unbeleuchtete Rückstrahlscheiben verwendet.
Auch für die Modelleisenbahner bieten diese neuen Signale Möglichkeiten, die bei einem Güterzug freistehend anzubringenden Schlußlampen entsprechend zu ersetzen. Wir würden uns freuen, recht bald unter unserer Rubrik tips eine kurze Bauanleitung über Rückstrahllampen veröffentlichen zu können.
Text u. Fotos: G. Meyer, Aue

Karlheinz Brust und Peter Eickel (DMV), Dresden

Das gute Beispiel

Ein Wort zuvor

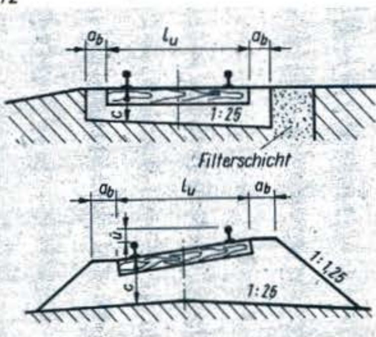
Wer die Entwicklung des Modellbahnwesens aufmerksam verfolgt, dem wird eine Tendenz aufgefallen sein: Die Perfektion der Triebfahrzeugnachbildungen hat einen kaum noch zu überbietenden Stand erreicht, der alle anderen Glieder des Systems „Modelleisenbahn" zum Teil erschreckend weit hinter sich gelassen hat.

Jede Triebfahrzeug-Neuerscheinung gibt Anlaß zu mannigfaltigen Kritiken und Vergleichen mit dem Vorbild. Da ist der Farbton nicht richtig getroffen, der Schornstein ist 0,1 mm zu dünn im Durchmesser ausgefallen, ein Fangeisen für die Treibstange ist vorhanden..., nur, die Nieten und Schrauben hat wohl noch keiner ernsthaft gezählt. Sind wir aber bei all den anderen Dingen auch noch so kritisch? Bis auf wenige „Rufer in der Wüste" nein! Wagenmodelle ohne Trittbretter, ohne Schlußscheibenhalter oder mit unvollständigen Bremsgestängenachbildungen (oft sind sie überhaupt nicht vorhanden) fahren meist auf den Modellbahnanlagen, ohne daß jemand auf die Idee käme, wie etwa bei den Lokomotiven die berühmten Zehntel-Millimeter zu suchen.

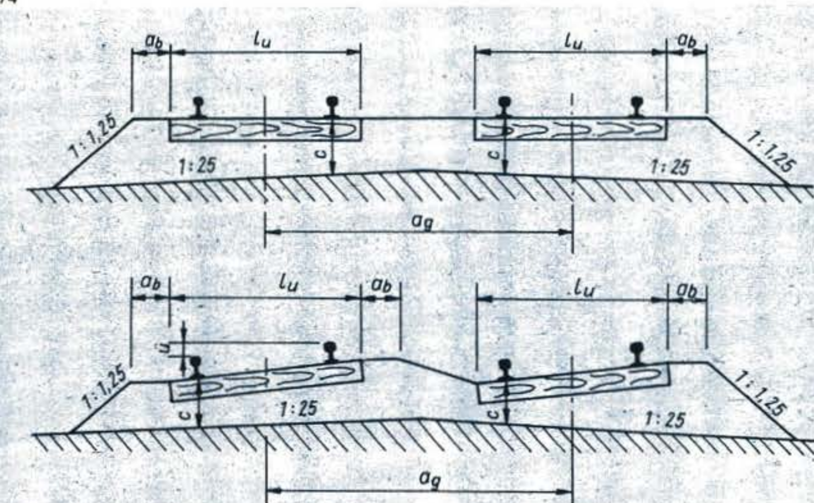
Unsere Züge fahren durch eine Modellbahnlandschaft mit Gebäuden, Straßen, Wäldern, Personen und vielem anderen mehr. Nun wird kein Maßstab mehr angelegt: Gebäude (fast ohne Diskussion der Vorbildtreue) werden möglich und unmöglich auf der Anlage plaziert, Modellautos „fahren" durch Kurven, die sie vom Vorbild her aufgrund des Wendekreis-Durchmessers gar nicht befahren können, Wälder sind allein stehende Bäume, deren Größe gerade einer mittleren Obstplantage genügt!

Es soll reichen. Die richtige Modelleisenbahn ist **ein** System. Man kann nicht ein Teilgebiet perfektionieren und alle anderen vernachlässigen. Bis auf wenige Selbstbauer sind wir als Käufer natürlich auf das angewiesen, was die Industrie anbietet. Wir können auch nicht erwarten, daß über Nacht alles stimmt. Aber aus dem, was geboten wird, das Beste zu machen, das zu tun, was mit relativ geringen Mitteln jedem möglich sein sollte, ist das Anliegen dieser Artikelserie. Ausgehend vom genauen Studium des Vorbildes (vor allem für die vielen Nichteisenbahner unseres Leserkreises) möchten wir Anregungen für die Umsetzung in die Modellbahnwelt geben. In zwangloser Folge sollen viele kleine Nebensächlichkeiten beschrieben werden, die dem ernsthaften Modelleisenbahner,

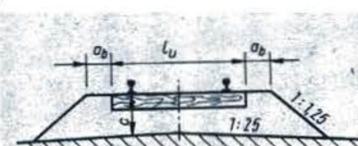
1/2



3/4



5



und wer möchte das nicht sein, Gelegenheit geben, seine Modellbahnanlage zu komplettieren bzw. Fehlern bei Anfängern in unserem Metier vorzubeugen. Ein allgemein gültiges Rezept kann und soll auch hier nicht gegeben werden, vielmehr Denkanstöße, um der „perfekten kleinen Welt" ein Stück näher zu kommen.

Bitte unterstützen Sie uns

Da keiner so vollkommen ist, alles zu wissen, um bei jeder Sache den berühmten Zeigefinger zu heben, steht gleich am Beginn unserer Betrachtungen die Bitte, das Anliegen dieser Artikelreihe mit Hinweisen, Kritiken oder Themenvorschlägen zu unterstützen und zu bereichern. Es ist auch gut vorstellbar, daß dieser oder jener Modelleisenbahner seine Anlage zur Diskussion stellt.

Eine bestimmte Systematik wollen wir bewußt nicht wählen, sondern Mosaiksteinchen gleich, einzelne Sachgebiete berühren, also Lokomotiven, Wagen, Hochbauten, Oberbau, Signalwesen, kurz: alles unter der Prämisse „Vorbild – Modell" mit dem Ziel, daß bei möglichst vielen Fotos von Modellbahnanlagen sofort die Frage auftaucht: Vorbild oder Modell?

1 Für eingleisige Bahnen in Geraden (Bild oben).

2 Für eingleisige Bahnen, in Bögen bis zur maximal zulässigen Überhöhung (Ü – Überhöhung, Bild unten).

3 Für zweigleisige Bahnen in Geraden (Bild oben).

4 Für zweigleisige Bahnen, in Bögen bis zu 150 mm Überhöhung (Ü – Überhöhung, Bild unten).

5 Für schwächer belastete Bahnhofsgleise.

Skizzen: Verfasser

Der Oberbau muß stimmen

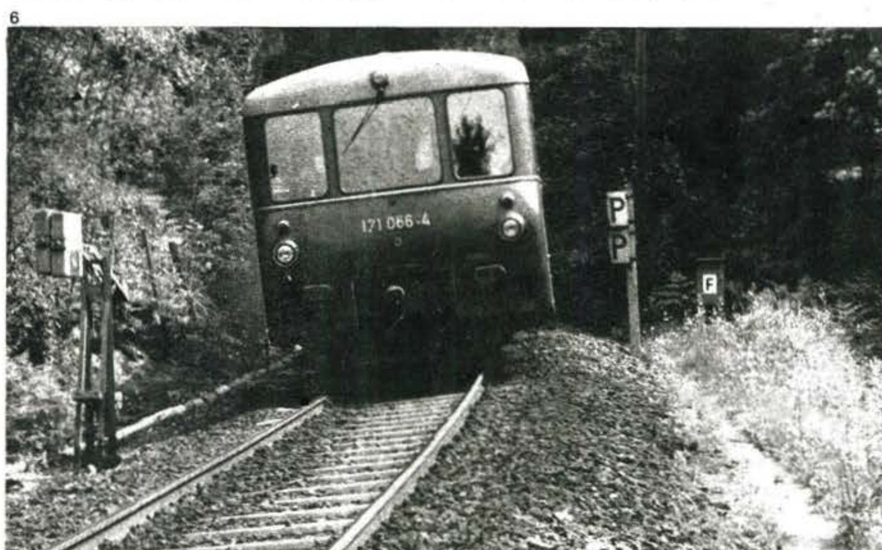
Doch genug der Vorrede. Fangen wir gleich an, womit? Mit dem, worauf unsere Fahrzeuge fahren, mit dem Gleis. Das Gleis ist aber nur ein Teil des Oberbaus der Eisenbahn. Manche werden sagen, wozu Oberbau, wenn es um die Zehntelmillimeter geht? Allen Zweiflern zum Trotz, auch der Oberbau

besitzt Maße, die es einzuhalten gilt. Die nachfolgenden Bilder zeigen Bettungsquerschnitte, wie sie nach den Oberbauvorschriften der DR gefordert werden. Hand aufs Herz, sieht es bei Ihnen auf der Anlage so aus?
Fachleute mögen es verzeihen, daß wir die Querschnitte nicht nach Hand- und Maschinenarbeit unterscheiden, aber eine Bettungsreinigung (außer mit Staubsauger!) oder ein Gleisumbau mit Tiefenentwässerung wird wohl kaum auf einer Modellbahnanlage infrage kommen! Es werden deshalb nur grundsätzliche Maße angegeben, die eine vorbildgerechte Umsetzung im Modell ermöglichen.
Die Abmessungen der Schwellenlängen beziehen sich auf die Modellgleise:
– Pilz-Gleis
Holzschwelle 2500 mm ≙ 29 mm
– AG 3/42 Marienberg
Betonschwelle 2250 mm ≙ 26 mm
für den Maßstab 1:87 (Nenngröße H0).
Die Bettungsquerschnitte Bilder 1 bis 5 entsprechen der DV 820 der DR, Oberbauvorschriften, gültig ab 1. September 1977. Die Neigung der Unterbaukrone, beim Vorbild zur Ableitung des Oberflächenwassers aus der Bettung notwendig, wird im Modell natürlich nicht nachgebildet, sondern ist nur der Vollständigkeit halber angegeben.
Die Hauptabmessungen sind in einer Tabelle zusammengefaßt. Hierin bedeuten:

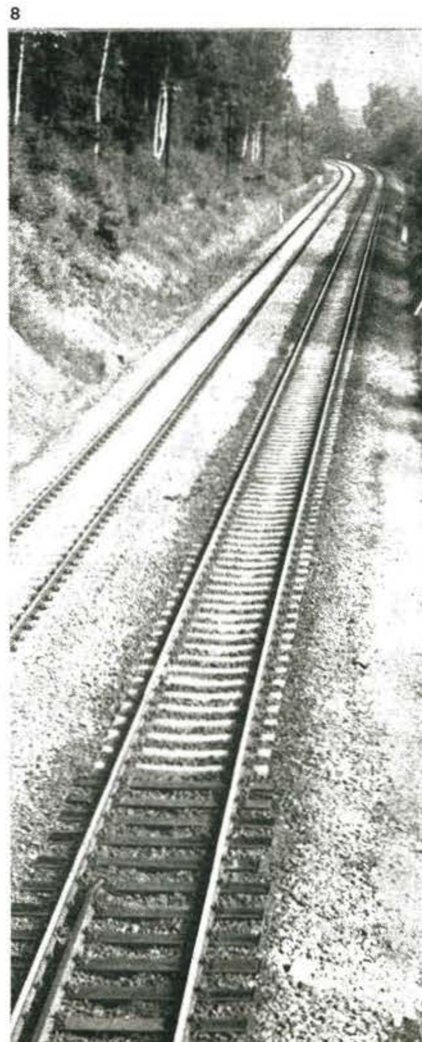
a_b Bettungsstärke vor den Schwellenköpfen
l_u Schwellenlänge
c Bettungsdicke
a_g Gleisabstand
H Holzschwelle
Bs Betonschwelle

Die Tabelle enthält zusätzlich noch Angaben für Schmalspurbahnen der Spurweiten 1000 und 750 mm. Den Maßen für Bogen sind bestimmte Überhöhungen zugeordnet. Da der Wert von Überhöhungen im Modell umstritten ist (wenn überhaupt, dann maximal 1,5 mm für H0), erfolgt in der Tabelle diese Differenzierung nicht.

		1435 mm	1000 mm	750 mm	Bemerkungen
a_b	Bild 1—4	350 mm	300 mm	300 mm	Bild 3—4 entfällt bei
	Bild 5	250 mm	200 mm	200 mm	Schmalspur!
l_u	H	2500 mm	2000 mm	1750 mm	
	Bs	2250 mm	–	–	
c	Bild 1—4	500 mm	400 mm	350 mm	wie bei a_b
c	Bild 5	400 mm	350 mm	300 mm	

6


7


8


6 Eingleisige Nebenbahn. Deutlich sind die Überhöhung, das Bettungsprofil und der Randweg zu erkennen.

7 Rangierwege zwischen Bahnhofs-Gleisen sind bis zur Schwellenoberkante mit Splitt oder Steinsand aufgefüllt.

8 Zweigleisige Hauptbahn. Sehr gut zu erkennen das (linke) Neubaugleis mit sauberem Schotter und Betonschwellengleis. Interessant der Übergang von Holz- auf Betonschwellen im rechten Gleis. Die verschiedenen Längen der beiden Schwellenarten werden hier besonders deutlich.

Fotos: K. Brust, Dresden

AUFRUF zum XXX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb 1983

Zur Förderung der Freundschaft und Zusammenarbeit der Modelleisenbahner aller europäischen Länder rufen wir zum Leistungsvergleich der Eisenbahnmodellbauer im Jahre 1983 auf. Dieser nunmehr XXX. Internationale Modellbahn-Wettbewerb wird im September 1983 in Budapest stattfinden. Alle Wettbewerbsmodelle werden anschließend in einer repräsentativen Ausstellung in Budapest zu sehen sein.

1. Teilnahmeberechtigung
Zur Teilnahme am XXX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerb sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie sämtliche Modellbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus europäischen Ländern berechtigt. Die Angehörigen der internationalen Jury sind jedoch von der Teilnahme ausgeschlossen.

2. Wettbewerbsgruppen
Es werden fünf Gruppen für Wettbewerbsmodelle gebildet:
A Triebfahrzeuge
A 1 Eigenbau (es dürfen nur Motore, Radsätze, Stromabnehmer, Zahnräder, Puffer und Kupplungen handelsüblicher Art verwendet werden)
A 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Loktyp entsteht)
A 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Loktyps)
B sonstige schienengebundene Fahrzeuge
B 1 Eigenbau (es dürfen nur Radsätze, Kupplungen und Puffer handelsüblicher Art verwendet werden)
B 2 Umbauten (Verwendung handelsüblicher Teile unter der Bedingung, daß daraus ein anderer Fahrzeugtyp entsteht)
B 3 Frisuren (modellmäßige Verbesserung eines Industriemodells unter Beibehaltung des Fahrzeugtyps)
C Eisenbahn-Hochbauten und eisenbahntypische Kunstbauten und bauliche Anlagen
D Funktionsfähige eisenbahntechnische Betriebsmodelle
E Vitrinenmodelle

3. Bewertung
Die Bewertung der Modelle erfolgt durch eine internationale Jury auf Grundlage der vereinbarten Bewertungstabellen. Sie setzt sich aus je zwei Vertretern der ČSSR, der DDR und der UVR zusammen. Den Vorsitzenden stellt der veranstaltende Verband der UVR.
Sämtliche Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen. Die Beratungen der Jury finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt. Die eingesandten Wettbewerbsarbeiten werden in den oben genannten Gruppen und in den nach NEM bestätigten Nenngrößen bewertet.

4. Einsendung der Modelle
Die Einsendung der Wettbewerbsarbeiten ist vorzunehmen an:
MAVOE Budapest
H – 1394 Budapest
Postfach 376
H – 1440 Budapest 14. Zollamt
Verseny U. 12
mit dem Vermerk:
POST–RESTANT
Als Einsendetermin gilt der 10. September 1983.
Jedes Modell ist mit folgenden Angaben zu versehen:
Name, Vorname
Anschrift
Alter (Geburtsjahr)
Modellbezeichnung (deutsche und französische)
Wettbewerbsgruppe (gemäß 2.)
Angaben zur Bedienung des Modells, soweit hierfür besondere Erklärungen notwendig sind.
Alle Modelle müssen gut verpackt sein, und die Größe eines gewöhnlichen Postpaketes bzw. einer Expreßgutsendung soll dabei nicht überschritten werden. Das Porto für die Sendung zahlt der Einsender, das Rückporto wird durch den Veranstalter übernommen. Alle Einsendungen sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der UVR vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe versichert.

5. Weitere Teilnahmebedingungen
Um der Jury die Möglichkeit zu geben, die Modelltreue zu bewerten, sind den Modellen der Kategorien A und B Unterlagen vom Teilnehmer mitzugeben, aus denen die Grundmaße der Hauptausführung und des Modells (umgerechnet je nach Nenngröße) in mm einwandfrei hervorgehen. Diese Grundmaße sind: Länge über Puffer, Höhe über SO, Breite und Raddurchmesser. Fehlen diese Angaben, kann eine Teilnahme am Wettbewerb versagt werden. Bei Modellen der anderen Kategorien sind nach Möglichkeit Zeichnungen, Fotos und dergleichen beizufügen. Wird vom Einsender die Angabe der Bewertungskategorie nicht vorgenommen, so erfolgt die Einordnung durch die Jury. Unrichtig angegebene Einordnungen werden durch die Jury korrigiert. Jedes eingesandte Modell darf nur in einer Kategorie bewertet werden.
Die Jurymitglieder, mit Ausnahme des Vorsitzenden, bewerten nach Punkten und nehmen zusätzlich eine Ziehung der Modelle (Platzziffer) vor. Die Summe der Platzziffer und das arithemtische Mittel der Punkte aller Jurymitglieder bilden die Gesamtbewertung des Modells. Bei Gleichheit der Platzziffer und der Punkte entscheidet die Majorität der besseren Plätze.
Die Bewertung der Modelle erfolgt grundsätzlich unter Beachtung der vom MOROP bestätigten NEM. In den Kategorien A und B darf nur im Interesse der vollständigen Modelltreue davon abgewichen werden. Die zum Wettbewerb eingesandten Modelle der Kategorien A bis D sollen eine Farbgebung aufweisen, die dem Betriebszustand oder der fabrikneuen Lackierung entspricht. Modelle mit eigenem Antrieb müssen eine gute Regulierungsempfindlichkeit im unteren Normspannungsbereich aufweisen. Durch den Einsender ist unbedingt anzugeben, welchen Mindestradius sein Fahrzeug befahren kann.
MAVOE – Ungarischer Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde

Hinweise für die Teilnehmer der DDR:
Für die Modelleisenbahner der DDR setzt die Teilnahme am Internationalen Wettbewerb die Beteiligung an den Bezirkswettbewerben voraus. Anschriften und Termine dazu werden im Heft 5 unserer Zeitschrift veröffentlicht.
Wettbewerbskommission des Präsidiums des DMV der DDR

Gründung von Arbeitsgemeinschaften

1156 Berlin
Vorsitzender: Bernd Schnell, Anton-Saefkow-Platz 12

9274 Wüstenbrand
Vors.: Gerald Stemmler, Ernst-Thälmann-Str. 13

8143 Arnsdorf
Vors.: Frank Lehmann, Friedrich-Wolf-Str. 5

9620 Werdau
Vors.: Dietmar Popp, Greizer Straße 28

7030 Leipzig
Vors.: Frank Teichgräber, Lippendorfer Str. 8

7243 Großbothen
Vors.: Hans-Karl Schmidt, Windmühlenstraße 11

3552 Arendsee
Vors.: Günther Räßler, Lindenstraße 18

4329 Nachterstedt
Vors.: Reiner Donner, Fr.-Weddeler-Str. 9

Mitteilungen

Bezirksvorstand Cottbus
Am 14. Mai 1983 Sonderzugfahrt mit den BR 44 und 74. Fahrstrecke: Cottbus—W.-P.-Stadt Guben—Forst—Weißwasser—Cottbus. Abfahrtszeit: Cottbus gegen 8.40 Uhr, Ankunftszeit: gegen 17.00 Uhr. Teilnehmerpreis: DMV-Mitglieder: 18,— M; Nichtmitglieder: 25,— M; Kinder und Schülermitglieder: 13,— M. Anmeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages unter Angabe der Mitgliedsnummer des DMV per Postanweisung bis zum 25. April 1983 an: Herrn Siegfried Neumann, 8800 Zittau, Heinrich-Heine-Platz 17. DMV-Mitglieder bestellen über ihre AG als Sammelbestellung.

Nahverkehrsfreunde Bezirk Cottbus
Zwecks Gründung einer Arbeitsgemeinschaft „Nahverkehrsfreunde" im Reichsbahndirektionsbezirk Cottbus werden alle Interessenten gebeten, sich beim DMV, Bezirksvorstand Cottbus, 7500 Cottbus, Bahnhofstraße 43, zu melden.

Baruth (Mark)
Herr Klaus Möhle, 1631 Paplitz (Kreis Zossen), Birkenhain 8, sucht aus der Umgebung noch Interessenten zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft.

Bezirksvorstand Halle
Sonderzugfahrt am 15. Mai 1983. Fahrstrecke: Dessau—Lutherstadt Wittenberg—Pretzsch—Eilenburg—Delitzsch—Dessau. Abfahrt: ca. 8.00 Uhr, Ankunft: ca. 18.00 Uhr. Zustieg in Lutherstadt Wittenberg möglich. Fotohalte, Scheinanfahrten, Souvenirverkauf. Lokeinsatz: vsl. 52 5448, 38 1182, 212 001. Teilnehmergebühr einschl. Programmheft: 16,— M. Vorzugsgebühr für DMV-Mitglieder und Kinder bis 10 Jahre: 11,— M. Teilnahmemeldung nur per Postanweisung bis 24. April 1983 an: DMV, Bezirksvorstand Halle, 7010 Leipzig, Georgiring 14.

AG 4/38 – Weißenfels
Am 14. Mai 1983 Modellbahntauschmarkt von 9.00–13.00 Uhr im Kulturraum des Bahnhofs Weißenfels. Tischbestellungen sind bis zum 24. April 1983 an: DMV AG 4/38, 4850 Weißenfels, Am Schlachthof 1a, zu richten. Tischplatz: 1,— M.

Bezirksvorstand Magdeburg
Freiwilliger Arbeitseinsatz Selketalbahn 1983. In Abstimmung mit der Bahnmeisterei Aschersleben finden folgende Durchgänge statt:
1. Durchgang Anreise am 17. Juli 1983. Einsatz vom 18. Juli bis 29. Juli 1983.
2. Durchgang Anreise 31. Juli 1983. Einsatz vom 01. August bis 12. August 1983.
Mindestalter: 18 Jahre. Eine Tauglichkeitsbescheinigung ist mitzubringen. Die Unterbringung erfolgt zentral in Alexisbad (straßengebundene Wohnwagen).
Teilnahmemeldung bis zum 01. Juni 1983 an:
DMV, Bezirksvorstand Magdeburg, 3010 Magdeburg, Karl-Marx-Straße 253.

Einsendungen zu „DMV teilt mit" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter Wer hat – wer braucht? Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?
3/1 Suche: „Mügelner Schmalspurbahn-Netz" Herausgeber: Kulturbund Oschatz.

3/2 Biete: H0, E 46 – Wannentender; Tender BR 23, Gehäuse 3-achs. Tender, kompl. Fahrgestell BR 23. Suche: H0, BR 91; Drehscheibe.

3/3 Suche: „Die Muldenthalbahn"; „Eisenbahn-Jahrbücher" vor 1970 und and. ält. Eisenbahnliteratur.

3/4 Suche: „Chronik der Straßenbahn Halle"; „Festschrift zum 90. Jubiläum der Straßenbahn Naumburg".

3/5 Biete: Radsätze BR 65 in N; BR 52 (kond.) in H0; 2-achs. Personenwg (technomodell). Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; Gleismaterial von technomodell; Rollwagen (Herr) sowie H0: BR 42, 80; Lehmann-Teile: Einheitsloklaternen; Seilzugführung.

3/6 Biete: Zeuke-Material in Nenngr. 0, Dampflok; Personenwg; Kühlwg; G-Wg—Kessel-, O- u. Flachwg; Trafo; Prellbock; Weichen, Schienen.

3/7 Biete: Lokschild BR 93; in H0: ETA 177 rot/elfenbein m. Antrieb sowie Eigenbauten BR 03^{10} (Stroml.); 43; T3; 93; 96 u. a. sowie in $H0_m$: BR 99; P-Wg. grün u. rot/elfenbein; Packwg (Herr). Suche: Dampflokschilder (keine EDV).

3/8 Biete: Modellbahnbücherei Bd. 3, 4, 8, 9, 10; Modelleisenbahnkalender 1970, 71, 72, 74, 75, 76, 81, 82; Eisenbahnkalender 1980–1982. H0, BR 01^5 (Öl); BR 86; BR 89. N, BR $118.^1$; BR $118.^0$ sowie Wagenmat. Suche: „Straßenbahn-Archiv"; „Dampflok-Archiv" I; „Reisezugwagenarchiv"; „Die Muldenthalbahn"; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg". In H0: BR 03; 17; 18; 19; 22; 23; 24; 41; 42; 44; 50; 58; 80; 81; 84; 91; 94; 98. Schmalspurmaterial in $H0_e$ und $H0_m$.

3/9 Biete: „Die Dampflokomotive" sowie weitere z. T. ält. Eisenbahnliteratur. Liste anfordern!
In H0: BR 23; 50; 81; E 44^5; E 46; SKL. Suche: H0, BR 42; 84; 91 u. weitere Dampfloks; ETA rot/elfenb.; Wagen „Altenberg"; Dampflok- u. ält. Eisenbahnliteratur; Lokschilder.

3/10 Biete: H0, BR 42; 89^2. $H0_m$: 00- u. GG-Wagen (Herr). TT: E 70. „Schmalspurbahn-Archiv". Suche: H0, BR 62 (Bergfelde). $H0_m$, Personen-, Pack- u. Rollwagen (Herr) u. Holzborn Bd. 2.

3/11 Biete: „Schiene, Dampf und Kamera" im Tausch gegen $H0_e$-Lok.

3/12 Biete: „Die Modelleisenbahn" Bd. 2. Suche: „Der Modelleisenbahner" 1–4/1952.

3/13 Suche: Messerleisten 16-polig.

3/14 Biete: „Dampflok-Archiv" Bd. 1, 2; „Modellbahn-Elektronik". Suche: „Reisezugwagen-Archiv"; „Diesellok-Archiv"; „Die Spreewaldbahn".

3/15 Biete: „Eisenbahn-Jahrbuch" 1980; „Dampflok-Archiv" 2 im Tausch gegen „Eisenbahn-Jahrbuch" 1982; „Schmalspurbahnen der Oberlausitz"; „Franzburger Kreisbahnen".

Für Sie notiert:

Bilder von der Eisenbahn. Bildautoren: Ralph Lüderitz und Werner Schönfeld, Halle, DEWAG 1981. Mappe mit 16 Farbbildern, Format 28,5 cm × 20,0 cm. EVP 15,— Mark.

Die Herausgabe dieser Mappe mit 16 gut gelungenen Farbbildern schließt eine Bedarfslücke bei den Freunden der Eisenbahn. Die Bildmappe gibt einen Einblick in das Eisenbahnwesen der DDR, dargestellt an Triebfahrzeugen im Betriebsdienst der Deutschen Reichsbahn. Während das Titelbild alle drei Traktionsarten vereinigt, überwiegt in der Mappe die Dampflokomotive mit 13 Bildern gegenüber je einem Bild von Ellok, Diesellok und Dieseltriebwagen. Dies war vom Herausgeber beabsichtigt, da der Anteil der Dampflokomotiven sehr stark zurückgegangen ist und viele Baureihen heute bereits ausgemustert sind. Besonders sprechen neben dem Titelbild die Aufnahmen von der Schmalspur-Dampflok 99 1789 im Haltepunkt Freital-Coßmannsdorf, der Dampfloks 01 0533 und 58 3053 in Gera Hbf, der Lok 99 1585 vor dem Lokschuppen in Wolkenstein, der ölgefeuerten 44er im Saaletal sowie der 03 2162 im Leipziger Hauptbahnhof für sich. Ein Begleittext auf der Rückseite enthält nähere Angaben über das jeweils vorgestellte Fahrzeug.
Die ausgewählten Aufnahmen haben eine gute Qualität. Durch einen schwarzen Bildrand wird die farbige Wirkung noch erhöht. Leider läßt die Druckqualität zu wünschen übrig, wobei der Farbdruck auch nicht in der gesamten Auflage gleichbleibend ist. Es ist vorgesehen, weitere Bildmappen herauszugeben, was sehr zu begrüßen ist. Neben einer Verbesserung der Qualität ist es wünschenswert, den Anteil der Bilder von Triebfahrzeugen der modernen Traktion zu erhöhen und auch bauliche Anlagen mit aufzunehmen. Die erste Bildmappe ist inzwischen vergriffen. Der Verkauf erfolgte nur durch die DEWAG Halle über den Deutschen Modelleisenbahn-Verband, Bezirksvorstand Halle, das Verkehrsmuseum Dresden sowie im Bezirk Halle durch den Volksbuchhandel und den Postzeitungsvertrieb. Die zweite Serie wird z. Z. ausgeliefert.

Technikposter Halle, DEWAG 1982. Format 84,0 cm × 58,0 cm. EVP 4,— Mark.

Ein langersehnter Wunsch vieler Freunde der Eisenbahn geht in Erfüllung. Die Technikposter 1 bis 5 stellen Triebfahrzeuge der Deutschen Reichsbahn dar und sind eine vorbildliche Ergänzung der Bildmappe. Diese großformatigen, randlosen Farbbilder sind als Wandschmuck vorzüglich geeignet. Die Poster zeigen die Lokomotiven 02 0201 (Gert Schütze), 254 110 (Very Barth), 44 0251 (Gert Schütze) und 99 5703 (Hans-Joachim Lange) im Querformat sowie die 91 1929 (Hans-Joachim Lange) im Hochformat.
Jeder Poster wird auf der Rückseite durch einen kurzen Text und die technischen Daten näher erläutert. Die ausgewählten Aufnahmen haben eine hohe Qualität, und die Ausführung der Poster in Bezug auf Papier und Farbdruck ist sehr gut. In diesem Jahr folgen sieben Poster mit den Dampflokomotiven 35 1113, 38 1182 und 86 001.
Die Technikposter 1 bis 5 sind inzwischen vergriffen. Der Verkauf erfolgte über den Deutschen Modelleisenbahn-Verband und dem Postzeitungsvertrieb. Für das Jahr 1983 ist eine Nachauflage vorgesehen.
Es wäre sinnvoll, wenn bei einer anzustrebenden höheren Auflage auch das Verkehrsmuseum Dresden und die Verkaufseinrichtungen der DEWAG in den Vertrieb der Technikposter einbezogen würden.

Zschech

Verkaufe
„Der Modelleisenbahner" 1969–81, außer Hefte 8 und 9/69, 9/72, 1 und 2/74, 1/75, Heftpreis: 0,60 M.

B. Ziegenhorn
7025 Leipzig
Walter-Albrecht-Weg 97

Verkaufe
80 Modelle der ESPEWE-Serie, zus. 250,– M, rollendes Material (Loks, Wagen), Nenngr. H0 und Gleismaterial Pilz für 200,– M.

Klaus Rein
9921 Triebel
Hauptstraße 16

Verkaufe Modelleisenbahn TT komplett, Platte 3 m x 1,70 m, in Schrankand abklappbar, 3 000,– M.

Loth
1170 Berlin
Hirtestraße 21
Telefon: 6 56 31 96

Suche H0: BR 23, 38, 50, 64, 80, 89, V 110, 118 (auch defekt) SKLm $H0_m$-Material.
D. Schellhase, 3031 Magdeburg
Fröbelstraße 154

Suche Nenngr. N – Dampfloks, M 61, T Sch S 4 und Ers.-Teile Br. 65.
O. Jungmann, 3600 Halberstadt
Ernst-Thälmann-Straße 71.

Suche
Reihe Modellbahnbücherei – Bände 3, 4, 5, 7; Feuerreißen: Modellbahn-Elektromechanik; Jakubaschk: Modellbahn-Elektronik.

Rolf Pohlenz
5800 Gotha
C.-v.-Ossietzky-Straße 12

Su. „Modelleisenbahner" v. 1952–66, Jg. 69, H. 5, 11, 12, Jg. 70, H. 1, 4–6, 8, 9, 11, Jg. 71, H. 2, 5, 9, 11, 12, Jg. 72, H. 1, 4, 6, 8, 9.
Biete Jg. 75, H. 1–8, 11, 12, Jg. 79, H 2, 5–12, Jg. 80, H. 1, 2, 5–12, Jg. 81, H. 1–5, 7, 9–11.

R. Jankner
9300 Annaberg-Buchholz
Pestalozzistraße 8

Suche historische Literatur über Konstruktion, Einsatz von Dampfloks der USA, auch England, Frankreich, sowie den ehemaligen dt. Länderbahnen.

M. Bänsch
2860 Lübz
Scharnhorststraße 8

Suche für TT Drehscheibe, T 334, E 270.
R. Walter, 7050 Leipzig
Ludwigstraße 15

„Der Modelleisenbahner", bis einschl. Jahrgang 1974 (kpl. Jahrg. od. einzeln) zu kaufen gesucht.
Freund, 8020 Dresden
Gostritzer Straße 20

Beleuchtungsgenerator Piko Lux-Constant und **L 11;** Nenngröße N BR 55, 242 (Eigenb.), 211 (Eigenb.), 130 (Eigenb.), zu kaufen gesucht.

Zuschriften an:
H.-J. Pescht
4030 Halle
Trothaer Straße 5

Biete H0e, 994712 (Eigenbau) und TT, E 70 Herr (leicht defekt).
Suche H0m; 00- und GG-Wagen (Herr), nur Tausch, kein Verkauf.

Zuschriften an:
Witschorke
1157 Berlin
Lehndorffstraße 86

Biete Baureihe 01
für 44,– M zu verkaufen
Suche: **„Reisen mit der Dampfbahn", „Schiene, Dampf und Kamera" sowie** Dampfloks Nenngröße N.

Zuschriften an:
H.-J. Schmidt, 5080 Erfurt
Windthorststraße 1

Verkaufe kompl. **TT-Anlage,** auf 2 Platten, mit div. Loks und Zubehör, für 600,– M.
Falk, 1193 Berlin
Dammweg 156, Tel.: 6 32 71 89

Suche 3 Windbergbahnwagen, auch einzeln.
Schmalstieg, 7026 Leipzig
Hans-Beimler-Straße 21

Biete: Modellbahnelektrotechnik-Grundlagen, die Rübelandbahn, die Spreewaldbahn, die Harzquer- und Brockenbahn, Modellbahnbauten, Jugendlexikon – Eisenbahn, die Windbergbahn und Eisenbahnjahrbuch 1981.
Suche: Eisenbahnjahrbücher 1963, 1970, 1971, 1972, 1974, 1976, 1977 und 1978, Modelleisenbahner, Hefte 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10, 1973.
Erich Loebsin, 2510 Rostock 5
Georgi-Dimitroff-Straße 10a

Biete „Dampflokarchiv", Band 2 u. 4, „Schmalspurbahnarchiv" „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", in TT BR 35, 56, 81, 86, 92 und BR 254, in H0 BR 01, 41, 52 Kond. u. VT 137.

Suche in H0 BR 03 (Eigenbau), 05 (Eigenbau), 23, 38, 42, 44 (Eigenbau), 50, 84, 89, 91 und 99.

Reiner Guth, 4300 Quedlinburg
Taubenbreite 9

Reiner Scheffler, Oschatz

30 Jahre Modellbau im Hüttengrund

So perfekt unsere TT- oder H0-Anlagen auch sein mögen, für den echten Modelleisenbahner sind Gleisführungen und Fahrzeuge allein keine Anlage. Erst Häusergruppen, Bäume und Büsche, Brücken und viele noch kleinere Dinge tragen zur Belebung bei.
Seit rund 30 Jahren fertigt der frühere VEB Modellspielwaren Marienberg, jetzt VEB VERO Olbernhau (Werk 5) – ein Betrieb des VEB Kombinat Spielwaren der DDR – vor allem Baulichkeiten für die Modellbahn. An der über 100jährigen Eisenbahnstrecke Karl-Marx-Stadt—Reitzenhain liegt wenige Kilometer vor Marienberg der Ortsteil Hüttengrund, wo sich auch das Werk befindet. Hier, im engen Taleinschnitt, wo auf 6 km Strecke 7 Straßenübergänge und ebensoviel größere und kleinere Brücken, Felseinschnitte und einige hohe Dammaufschüttungen erforderlich waren, um die Steigung auf den Erzgebirgskamm zu bewältigen, ist direkter Kontakt zum Vorbild gegeben. 120 Werktätige fertigen hier ein Sortiment von Modellbahn-Zubehör. Wer kennt sie nicht, die Mamos-Sortimente und Gebäudemodelle „Radeburg" oder „Klingenberg-Colmnitz" – manch einer nennt das alte „Wärterhaus F" oder einen Lokschuppen sein eigen. Doch blicken wir zurück: Schwer war anfangs der 50er Jahre der Beginn. Mit primitiver Technik und mit Pappe, Leim und Farbe und viel Phantasie wurde versucht, dem „Spiel- und Hobbykomplex" Modellbahnzubehör auf die Sprünge zu helfen. Als zu Beginn der 60er Jahre Thermoplastwerkstoffe schrittweise eingesetzt werden konnten, begann ein neuer Abschnitt. Jetzt konnte vieles leichter geschaffen, die Produktion gesteigert, das Sortiment an Größe und Vielfalt erhöht werden.
Aus dem Privatbetrieb wurde ein Betrieb mit staatlicher Beteiligung, der 1972 in Volkseigentum überging. Die hier hergestellten Erzeugnisse sind im In- und Ausland geschätzt und begehrt. Bis zu 30 Prozent der Produktion werden nach Ungarn, in die ČSSR, VR Polen und BRD exportiert.
Dabei legt der Betrieb Wert auf ausgewogene und überlegte Modellauswahl. Die bisher auf den Markt gebrachten Artikel ermöglichen stets eine sinnvolle Erweiterung vom Gehöft übers Dorf bis zur Stadt. Wo und wie entsteht nun diese kleine Welt der Modelle?
Von großer Wichtigkeit ist zunächst die Entwicklungsabteilung. Etwas beengt, aber in Ruhe werden hier von Fotos und Zeichnungen ausgehend, maßstäblich und weitestgehend originalgetreu die sogenannten Urmodelle geschaffen. Gestalterisches Talent und eine genaue Kenntnis der technologischen Möglichkeiten sind Voraussetzung für diese Tätigkeit. So wird gegenwärtig ein Werkwohnhaus entwickelt, das auf der Leipziger Herbstmesse 1983 vorgestellt werden wird. Danach stehen ein Holzhaus, eine Burg und zwei Ausstattungsbausätze auf dem Programm. Im Musterbau entsteht gegenwärtig die neue Steinmauer-Bogenbrücke. Die gefertigten Probeteile wer-

1

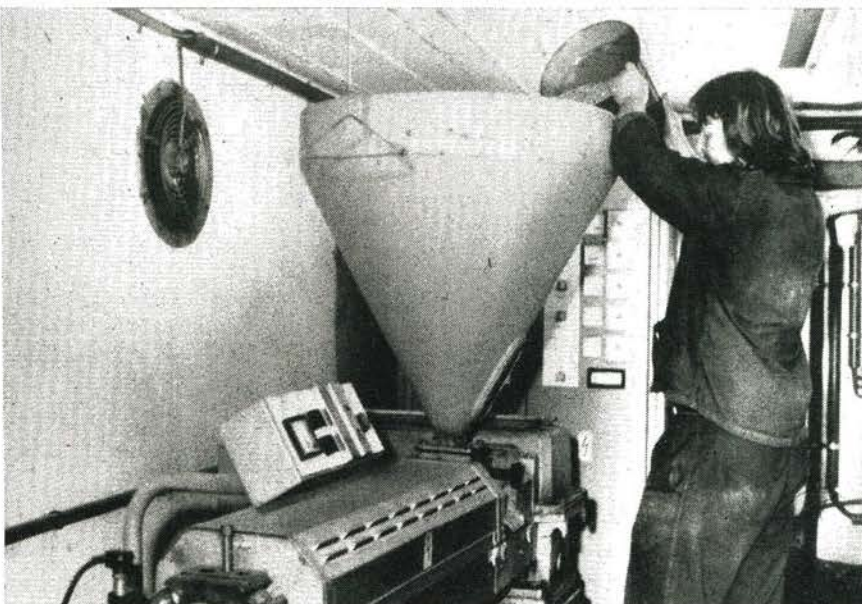


2



den genau geprüft und erforderliche Korrekturen bis zu 1/100 Millimeter an den komplizierten Werkzeugen ausgeführt.
Das Herz des Werkes ist die Abteilung Werkzeugbau. Hier ist höchste Präzision erforderlich, da die Formwerkzeuge hohen Belastungen in den Plastikspritzgießautomaten ausgesetzt sind. Auch die Instandhaltung des umfangreichen Maschinen- und Werkzeugparkes ist Sache der hier arbeitenden Kollegen. Weitaus betriebsamer und geräuschvoller geht es in den einzelnen Produktionsabteilungen zu. Hier werden die Formwerkzeuge in die Plastspritzgießautomaten eingebaut. Aus eingefärbtem Polystyrol entstehen dann die einzelnen Formteile. Danach werden die Teile sortiert und verpackt. Diese sehr sorgfältig auszuführenden Tätigkeiten werden von freundlichen Frauen mit flinker Hand erledigt.
In der eigenen Druckerei entstehen mit Hochleistungsmaschinen alle zu den Bausätzen gehörenden Dekorationen und Bauanleitungen.
Etwas abseits finden wir die Werkstatt eines Grapheurs. Hier werden alle für die Bauteilproduktion erforderlichen Werkzeuge graviert.
Schließlich sei noch die Polystyrol-Aufbereitungsanlage erwähnt, wo der Plastrohstoff erhitzt und gefärbt wird. 90 Prozent des Polystyroles werden in Eigenleistung aus Industrieabfällen der Möbel- und Bürstenfabriken regeneriert und somit hochwertiges Grundmaterial gespart. Pro Jahr gelangen etwa 65 t Abfallprodukte und nur rund 7 t Rohmaterial zur Verarbeitung. Doch auch außerhalb des Werkes sind durch Heimarbeit viele fleißige Hände damit beschäftigt, Zuarbeiten zu leisten.
Dieser kurze Überblick aus der Fertigung der Modelle und Bausätze soll zugleich zum Ausdruck bringen, daß die Frauen und Männer im Hüttengrund ständig bemüht sein werden, die große Schaar von Freunden auch weiterhin mit wirkungsvollen und ansehnlichen Erzeugnissen zu beliefern. Für die bisher geleistete Arbeit allen Betriebsangehörigen ein herzliches Dankeschön und für die nächsten 30 Jahre weiterhin viel Erfolg.

3



1 Kollege Fischer im Musterbau bei der Arbeit an einer Steinbogenbrücke.
2 Bei der Herstellung der Werkzeuge.
3 An der Plastaufbereitungsanlage.
4 Ein neuer Bausatz, aus dem dieses Bauernhaus zusammengebaut werden kann, wird vom VEB VERO dieser Tage auf der Leipziger Frühjahrsmesse als Neuheit gezeigt. Das Modell ist eine Bereicherung besonders für die Anlagen, auf denen ländliche Motive im Mittelpunkt stehen.
5 Dieses Einfamilienhaus läßt sich gut verwenden, um Siedlungen auf Modellbahnanlagen darzustellen. Mit zwei oder drei Häusern ähnlicher Art auf Kleinanlagen wird dieses Ziel einfach und vorbildgerecht erreicht.
6 Das Tunnelportal dient zur vorbildgerechten Nachgestaltung auf Anlagen, die Mittelgebirgscharakter tragen. Allerdings ist es zweckmäßig, das Gemäuer zu altern.
Fotos: W. Albrecht, Oschatz

Werbung in H0

Kursbücher als Schilderlieferant zu verwenden, wird dem Modellbauer nicht neu sein. Man kann aber hieraus nicht nur die eigentlichen „bahnamtlichen" Informationen verwenden, sondern auch in entsprechendem Maßstab veröffentlichte Werbeanzeigen o. ä. lassen sich – mit Faserschreibern leicht koloriert – zu Plakaten, Werbeaufstellern oder, sofern man sie auf seiner Anlage zeitgerecht unterbringen kann, auch zur Dekoration von Litfaßsäulen verarbeiten. Auch das Durchsehen von Zeitungen und Zeitschriften lohnt sich für den beabsichtigten Zweck. Zuweilen lassen sich auch hierzu geeignete Briefmarken finden, vorausgesetzt, es handelt sich nicht um Sammlerobjekte.
Und wer ganz modern werben will, der erinnert sich in diesem Zusammenhang an die vor längerer Zeit in unserer Zeitschrift veröffentlichten Tips, dies mit Hilfe entsprechender Dias zu tun. Letztere lassen sich bei richtigem Aufbau sehr effektvoll von innen her anstrahlen, was besonders reizvoll bei echtem „Nachtbetrieb" wirkt.

Freistehende Mauern aus Natursteinnachbildungen

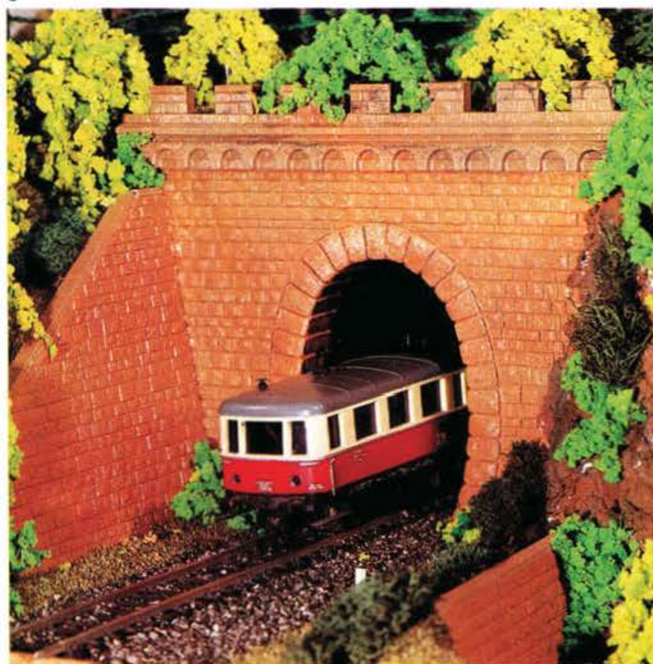
Die Nachbildung von Natursteinen hat sich aus Bierfilzen bewährt. Die Dicke des Materials entspricht etwa dem Maßstab von 1:87. Mit einem feinzahnigen Laubsägeblatt werden entsprechend starke Streifen geschnitten, aus denen die einzelnen Steine zu gewinnen sind. Mit Hilfe von Plakatfarbe werden die Steine vor der weiteren Verarbeitung farblich behandelt. Nun kann das betreffende Mauerstück richtig im Verband aufgemauert werden. Als Mörtel dient auch hier PVAC-Holz-Kaltleim. Ist alles ausgehärtet, wird die Mauer mit der für die Festigung des Schotterbettes empfohlenen Lösung getränkt. Optisch besonders wirkungsvoll ist es, wenn einzelne Steine im Ton etwas abweichend gefärbt werden.
U. Schulz, Neubrandenburg

4

5



6



Auf vielen Anlagen ist das H0-Modell der Lok 75 582 zu sehen, wie hier auf der Heimanlage unserer Leser Wolfgang und Jürgen Albrecht. Doch sollte darauf geachtet werden, daß dieses Fahrzeug nur im sächsischen Raum beheimatet war und ein entsprechendes Modellbahn-Motiv voraussetzt!

Foto: W. Albrecht, Oschatz

